資料３

自動車リサイクルに関する
パブリックコメントの結果について

１．パブリックコメントの実施

産業構造審議会自動車リサイクルWGにおいて案として取りまとめられた【自動車のリサイクルの促進に向けて＜新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方＞（案）】（以下「中間報告案」という。）について、平成１３年２月２２日（木）～平成１３年３月２２日（木）の期間、電子メール、郵送、ＦＡＸにより意見の募集を行った。パブリックコメントの実施に当たっては、経済産業省ホームページ、経済産業広報等により周知するとともにホームページへの掲載等の関係団体等の協力を得つつ行った。

なお、中間報告案全体について意見を受け付けたが、特に「御意見をいただきたいポイント」として、以下の項目について意見を募集した。

１．基本的な考え方
①不法投棄が防止されること
②使用済み自動車のリサイクル及び適正処理の取組が持続的に行われること
③最終埋め立て処分量が極小化されること
④現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること

２．関係者の役割分担
①自動車メーカー・輸入事業者
②引取者（ディーラー、自動車整備事業者等）
③再資源化事業者（自動車解体事業者、シュレッダー事業者等）
④自動車ユーザー

３．費用の徴収方法
①徴収時点
②リサイクルに要する費用を支払う者
③徴収した費用の使い方

４．今後検討すべき課題

２．提出された意見の概要

総数３２２件の意見が寄せられた。これらの意見について「御意見をいただきたいポイント」の項目に即して大別し、それぞれの内容について簡潔に取りまとめると以下のとおり。

１．基本的考え方について

＜１：全体的な傾向＞

○基本的考え方全体に対するコメントとしては、基本的考え方に掲げた４要素を概ね支持する意見が多かった。４要素の中では不法投棄に関する意見が最も多く、また、関係者の責任を明確化することが重要とする意見が多かった。

＜１－１：不法投棄の防止促進＞

○不法投棄の防止に資するような制度化を行うべきという意見や、罰則規定の強化、自動車登録制度の活用、啓蒙活動など不法投棄防止策の例を提案している意見が多かった。

＜１－２：適正処理の持続的取組＞

○適正処理の持続的取組を確保するためには、費用の適正配分が行われねばならないとする意見、自動車解体業者等の再資源化事業者の登録制度の導入が重要とする意見が多かった。

＜１－３：埋立処分量の極小化＞

○埋立処分量の極小化には、ＡＳＲのリサイクルの実施、シュレッダー工程を経ない各種手法の推進、メーカーによる設計・製造段階での対応、リサイクル技術の開発が重要とする意見が多かった。

＜１－４：適正な競争原理＞

○競争原理の導入に関しては、適正な競争原理が機能する仕組みが重要とする意見が多かった。他方、過度な競争の導入が適正処理の実施を損なう可能性を指摘する意見も多かった。

２．役割分担について

＜２：全体的な傾向＞

○役割分担全体については、基本的に概ね支持が得られたが、メーカー等の引取品目、事業者登録制度の在り方などさらに詳細について具体的な提案を含む意見が多かった。

＜２－１：自動車メーカー等の役割＞

○フロン、エアーバッグの引取についてメーカーの責務として妥当とする意見、ＡＳＲ引取に際し、各社毎の識別が難しいため実施上の工夫が必要である旨の指摘や、３Ｒ配慮設計など製造・設計段階における取組が重要とする意見が多かった。さらに、引取品目として廃車ガラ、廃油、廃液、廃タイヤ等を追加すべきとする意見が見られた。

＜２－２：引取者の役割＞

○使用済み自動車の適正な引き渡しを担保するためには、引取者の登録制度等

を設けるべきとする意見が多かった。また、マニフェスト制度について、簡素・効率化を図りつつ活用すべきとの意見があった。

＜２－３：再資源化事業者の役割＞

○使用済み自動車の適正な処理を担保するためには、再資源化事業者の登録制度等を設けるべきとする意見が多かった。また、再資源化事業者に対してもＡＳＲ削減努力を促すための工夫が必要との意見もあった。

＜２－４：自動車ユーザーの役割＞

○受益者負担の原則に従い自動車ユーザーが費用を負担するのが適切であるとする意見が多かった。また、引取者への確実な引き渡しが重要との意見が見られた。

＜２－５：国・自治体（行政）の役割＞

○行政の役割として、システムの整備、ＡＳＲ処理設備の整備、適切な指導監督、関係者の意識向上のための啓発、取組を促進するようなインセンティブの賦与などを求める意見が多かった。

３．費用徴収について

＜３－１：費用の徴収時点＞

○費用の徴収時点については、廃車時、新車購入時双方の意見が寄せられた。廃車時とする理由としては、既販車ユーザーにも負担を求めるべきであること、将来のリサイクル費用の算定が困難であることなどが挙げられている。一方、新車購入時とする理由には、不法投棄防止の効果、ユーザの負担感が少ないこと、確実に費用を徴収できることなどが挙げられている。

＜３－２：リサイクル費用を支払う者＞

○「今後販売される新車の購入者からのみ」とする意見に比べ、新車購入者及び既販車ユーザーがそれぞれ負担すべきとする意見が多かった。その理由としては、今後の新車購入者のみとする場合、不公平感があること、リサイクル費用が足りなくなる可能性があることなどが挙げられている。

＜３－３：徴収した費用の使い方＞

○徴収した費用の使い方については、自車充当方式とすべきという意見が多かった。その理由としては、受益者負担の原則に従っていること、用途が明確になりユーザの納得性も高いこと、リサイクル設計等の配慮にインセンティブが働くこと、他車充当方式では過不足が生じることなどが挙げられている。一方、他車充当方式を支持する理由としては、管理・運営が容易なことなどが挙げられている。

＜３－４：Ａ～Ｆの徴収方式別意見＞

○Ａ～Ｆという徴収方式を明示した意見は全体的に少なかった。その中ではＤ方式を支持する意見が最も多かったが、Ｃ方式以外の方式については、それぞれ支持するとの意見が見られた。

４．今後検討すべき課題について

＜４－１：引取者に関する課題＞

○使用済み自動車の引取のために必要な対応（マニフェストの徹底、登録制度等との連携の必要性等）、登録等の基準のあり方に関する指摘（保管スペースなど施設面での要件、不適正処理への関与等の登録取消条件、更新制導入等）が多かった。

<４－２：再資源化事業者に関する課題>

○登録等の基準のあり方に関する意見が大半を占めた。具体的には、施設・設備等の構造基準、適正処理確保のための技術面や管理体制面での要件をしっかり設けるべきとの意見や、現在の廃掃法の運用が地域毎に差がある現状に鑑み全国統一的な基準を設けるべきとの意見、他方事業の実態を踏まえて必要最小限の規制とすべきとの意見等が挙げられている。また、解体事業者、シュレッダー事業者、特にＡＳＲリサイクル事業者の役割は異なり、明確に分けて考えるべきとの意見もあった。

<４－３：自動車メーカー等の役割に関する課題>

○３Ｒ及びフロン等環境負荷低減配慮製品の設計・製造、ならびに取組情報の開示を求める意見が多かった。

<４－４：リサイクルの内容>

○リサイクルの定義・各手法の位置づけ・水準の明確化に関する意見が多かった。また、サーマルリサイクルも推進すべき、或いはリサイクル目標に関し目標値と達成スケジュールの設定を行うべきとの意見もある。

<４－５：費用徴収・料金算定>

○算定方法の明確化及び金額の提示を求める意見が多かった。また、費用徴収の仕組みや費用負担に関する意見が多かった（前述３．参照）。

<４－６：対象となる自動車>

○二輪車に関して、四輪車との相違点を踏まえたシステム構築を求める意見が多かった。商用車に関しては、トラックの架装部分に関わる架装製造事業者が検討に加わるべきとの意見があった。

<４－７：使用済み自動車の輸出の扱い>

○輸出車に関する何らかの仕組みづくりが必要とする意見が多かった。具体的には、輸出された場合に徴収費用を還元する仕組みの必要性や自動車輸出の実態を把握すべき、輸出規制を導入すべき等との指摘があった。

<４－８：現行制度との調整>

○自動車の抹消登録制度に関する道路運送車輌法との調整を求める意見が多かった。また、使用済み自動車の定義（産廃／一廃、廃棄物／有価物）やＡＳＲの県境を越えての移動等の観点から廃棄物処理法との調整を求める意見が多かった。

<４－９：取組促進のための措置>

○再資源化技術の開発の促進や、自動車メーカーと素材産業や部品メーカーとの連携による対応が必要との指摘が多かった。その他、電子化も視野に入れたマニフェストシステムの構築、国民および関係事業者への広報の徹底、放置車両の撤去などが挙げられている。

3．総括

〇新たな自動車リサイクルシステムを構築すべきとの方向性については、提出された意見において、基本的な考え方も含めて概ね賛同を得られた。

〇関係者の基本的な役割分担についても、概ね賛同が得られている。同時に、各主体が担うべき役割の詳細については検討すべき事項が多数指摘されているところ。

〇費用徴収方法については様々な意見が提出された。提出された意見を整理すると、以下のとおりであるが、いずれかの費用徴収方式が圧倒的に支持されている状況ではない。

① 徴収時点
新車購入時とする意見より廃車時とする意見が相対的に多数

② リサイクル費用の支払者
「新車購入者のみが負担すべき」との意見よりは、相対的に「新車購入者及び既販車ユーザーがそれぞれ負担すべき」との意見が多数

③ 徴収費用の使い方
「他車充当」よりは、「自車充当」とすべきとの意見が相対的には多数

〇制度化の必要性については明示的に反対との意見は見られなかった。また、早期の制度化を望む意見が多くある一方で、所要の準備期間が必要との意見もあった。

以　上

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	・自動車リサイクルシステムのあり方について、中間報告案は理解できる。 ・完璧には難しいと思うが、ある程度のところで一日でも早く実施し、改善点があれば改善しつつ実施すればよいと思う。 ・リサイクル先進国を手本とし、日本の状況に合った誰にでもわかり易く実行し易い内容にすべきである。	団体	1
	日本ELVリサイクル推進協議会は、中間報告案における基本的な考え方を支持いたします。 特に、私ども自動車解体業者は過去70余年の歴史を有し、自動車産業発展の陰の礎となってきた業界であるものの、弱小、零細の企業がその多数を占め、競争力においては大資本に並ぶべくもありません。したがって、既存の関係業者の役割分担を重視するとの報告案の考え方は、非常に重要で、さらに、資本の論理によらない、公正な競争原理が働くシステムの構築を求めます。	団体	2
	1. 不法投棄が防止されること。 2. 使用済み自動車のリサイクル及び適正処理の取組みが持続的に行われていること。 3. 最終埋め立て処分量が極小化されること。 4. 現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること。 以上の4項目は賛成です。	個人	3
	我が国の状況に的確に対応して、実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーや関係者に支持される「ジャパン・モデル」を目指すべきである、としていることに対し、原則的に賛成である。	個人	4
	自動車リサイクルシステムの基本姿勢は、正に示された通りであると考えます。この4つの課題が確実に解決されることを切に望むものであります。	団体	5
	ジャパン・モデルを目指すことは大いに結構なことである。	団体	6
	1. 2. 3. 4. ……全面賛成	団体	7
	大枠で賛成である。	団体	8
	JAIA／ACEAは、報告案の2-(1)項に記されたリサイクルシステムの基本的目的を支持します。私共は、ワーキンググループが日本の使用済み自動車の取扱いシステムを改善する上で、諸外国の制度が参考になると認めていることに励まされました。欧州における経験は、使用済み自動車に関する制度は市場の競争原理を充分活用すべきであることを示唆しています。	団体	9
	自動車リサイクルのこれ迄の取り組みの上で、阻害・閉塞要因をのり越え、特にフロン回収、及びエアバック回収を包含したリサイクルシステム化の新しい取り組みに着目した点は評価したい。	団体	10
	「ELVの適正処理が経済状況に係わらず継続的に維持され、適正な競争原理が働き、処理過程で生じる廃棄物が減容されるモデルをつくる」ということについては原則として賛成致します。	団体	11
	意見：「日本モデル」を構築しようとする当局の姿勢を支持します。 理由：日本には日本に固有の事情があるので、他国の例を参考としながらも、最適解は自ら考え出す以外に得られないと思います。	個人	12
	自動車リサイクルシステムについて、(ア)不法投棄防止、(イ)リサイクル・適正処理の確保、(ウ)最終処分量の極小化、(エ)適正な競争原理が働く仕組み、の4つの要素を備えるべきとしているのは、当然なことではあるが、評価できる。	個人	13
	・経済情勢と自動車リサイクルについて ELV処理に当っての基本的な考え方（2ーイ）に使用済み自動車を巡る経済情勢等に左右されること無く、リサイクル云々とあるが、実際ELVリサイクルが滞っているのは業界が経済情勢に左右されるためである。それは産構審WG殿で判断するところの『自動車の大半は有価物』という認識が現実と異なることによるもので、リサイクルは確かに可能（どこかに使えそうだ）だがそれで生計を成り立たせるだけの金銭価値に至らないという現実である。 S60年を契機に海外の安価な鉄鋼製品が市場に出回り、それに対応するため鉄鋼製品のコスト削減と高品質化が進む中で、バブル崩壊とともに鉄需要が減衰し、市況にスクラップが溢れる状況になった。鉄スクラップの価格低迷である。さらに鉄鋼メーカーでは受け入れ屑の品質高度化を求め、自動車屑をスクラップとして受け入れる条件として高度選別が条件となるのである。しかし多種多品目から構成される自動車は分別が困難で異物の混入が避けられず、低級イメージに拍車を掛ける結果となる。 鉄以外ではバッテリーなど鉛製品の経済情勢がある。ソビエト連邦崩壊による軍需用鉛の大量放出により鉛価格が下落、それを機にバッテリーは有償から逆有償への転換を余儀なくされている。鉛は環境7元素の一つであり、特別産業廃棄物の分類上用途・処分先が限定される。また、鉛工業は環境保守の立場から市場縮小の方向にあり、用途拡大への視点は今のところ見当たらない。 教科書レベルではこれらの使い道は限りなくある。しかしいくらリサイクルできる物質でも"利益を伴う循環"でなければ流通機能しない。静脈産業といわれる解体業者が生産するその『もの』が"売り物"として流通されるためには、経済情勢によるところが大きいのである。経済情勢に左右されないというお題目は自動車ガラの姿の行方のみに着目した考え方であって、それに携わる業界の姿を熟考していると思えない。机上の空論に極めて近くなる可能性がある。 使用済み自動車の逆有償化は取りも直さず、パーツ・スクラップなど産構審WG殿の言う『有価物』が実際それほどの価値を持っていないことを意味する。解体業は零細家業であり、鉄が良ければ鉄、パーツが良ければパーツ、というように『売れ筋』のものに流れていくのが常。リサイクル品普及率3%といわれる日本の新車志向が業界の行き場を狭くしている環境下で、法改正による急激な環境変化に業界はついていけるのか疑問である。	個人	14
	自動車リサイクルにおける有価物の判断 自動車リサイクルの現状と課題（1）自動車リサイクルの特徴（ウ）の記述の中にELV排出の契機は物理的寿命よりむしろデザインが時代に合わない云々とあるが、それは極めて高年式の車を対象とした考え方であり、そのようにまだ便益を得ることができるものは中古市場に回る。解体業者に入る車はそれこそトータル的に自動車としての機能を滅失したものしか入荷せず『有価』という考えには遠いものである。実際に解体業者の手に渡るELVのうちリサイクルパーツ取りの割合は3割しかない。その車の『価値』を誰が判断するのか。 日本人の新車志向で、取り外しパーツは年式が古くなると買い手がつかず結局廃棄となる。今のニーズに答えて初めてその商品は有価となるものであり、10年乗った車からパーツを取って、売れる保障は無い。	個人	15
	別表ー1は若干の修正を希望する。具体的には自動車メーカーに廃車ガラを引き取る義務を持たせることを追加したい。また、現状改善のためには、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者を「新たな自動車リサイクルシステムの構築及び運用を行う主体」と位置付ける事がもっとも実効性はあると考える。 しかし、以下の点に留意するべきである。 ①自由主義社会では所有権は絶対である。使用済み自動車は、原則として自動車メーカーの手を離れている。 ②したがって、静脈系での流通過程にあるELVに対して、自動車メーカーやデーラーなどが手を下すことは難しい。 ③不法投棄に近い状態にあるELV、例えば、私有地に放置してあるELVや廃車ガラに対して、自動車メーカーに責任を持たせることは、不可能に近い。 ④自動車メーカーがここにいう新システムの実効性のある運用主体となるためには、不法投棄等に対する厳しい処罰を課す新たな法律を作るなどして、側面援助する必要がある。（規制緩和に逆行するがしかたがない）	個人	16

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	我が国における自動車リサイクルの現状と課題は良く分析されて理解出来ますが、使用済み自動車のリサイクルの実効性・効率性を高めると言う観点から現状に於ける次の事を捉えておく必要があると考えます。 ア. 使用済み自動車のリユースとなる中古部品の値が排出される時の自動車の値を大きく左右し、排出される時、排出事業者から継続的取引きを願うために、廃棄物 逆有償の物）となる自動車もまれに排出される良い部品を取れる自動車を当てに全べての排出自動車を有価物 買い上げ）として取引きされている現実があること。 イ. 使用済自動車を回収する場合、廃棄物扱いとなるものがあるため、産業廃物処理業の許可が必要であるが部品を取りはずしたり 使用済み自動車等の事前選別ガイドライン」な則り事前選別を行う場合産業廃棄物収集運搬業 積替保管付）の許可が必要である。この保管場所には法的に決められた保管基準があり、広い場所が必要であること。 又、美観上住宅地から離れた場所であることが望しいこと。さらに排出事業者から近距離であることが回収コストを低く出来ること。 等々の条件から、積替保管場所は市街化調整区域等建物が建てられない土地で行うことになり、又建築基法第51条等の問題もあり、使用済み自動車の適正処理の障害になっていることがあること。 ハ. 使用済み自動車の回収は、個人事業者又は小規模事業者が多数であり、これら事業者による物流が重要な役割を担っていること。	企業	17
	いずれにしろEU型 無償引取義務付け、メーカー費用負担）でもないアメリカ型 有価取引前提）でもない我が国独自の制度の創設が求められる。	企業	18
	今年の 4月から施行となる 家電リサイクル法」や 食品リサイクル法」および 改正リサイクル法」に観られるように、自動車においても有限な資源を使っての製品です。再利用 ・リサイクルへの枠組みは必要で、カーメーカー ・部品メーカー ・輸入事業者・解体事業者等々と、自動車ユーザーも含めた内容で、構築すべきものと考えます。また、その内容においては、各々の関係者間でのエゴや、立場の相違による強者の論理などがあってはならず、先に策定 ・施行されている他の 『リサイクル法」に観る基本は、法律の精神からも違えないものにしていただくことをお願いします。 別表１ 『リサイクルシステムのイメージ」に示されたとおり、自動車のリサイクルでは、各事業者の役割と責任は明快にしていただくことと前述したように、各事業者が効果 ・効率的な事業を追求していけるものとしなければなりません。各事業者間の健全な関係とともに、健全なリサイクル事業に発展していける基本が入っての 『ジャパン ・モデル』にしていただくことを切望します。	個人	19
	適正な競争原理が働く仕組みは現在存在しないと考えざるをえません。 なぜなら現行の、行政の指導及び許認可の範囲では公平な競争はできないのが現実です。 ジャパンモデルでは、現行の許認可を公平に最大限活用し、使用済み自動車が有価 無価にかかわらずすべての処理が、だれが見ても確認できるシステムにしていただきたいと思います。	企業	20
	自動車のリサイクルシステムのイメージ 別表1）により、自動車製造事業者をはじめ輸入事業者 ・引き取り者 ・解体事業者、シュレッダー事業者、ASR事業者等多くの事業者が関与していることが示されています。健全なリサイクル事業の運営と発展のためには、それぞれの事業者の役割や責任の明確化を行い、それぞれが効率的かつ効果的な取り組みを行うことが大切だと思います。また、このようにリサイクル事業は、自動車に限らず家電製品をはじめ、他の製品についても重要な役割を果たすことが期待されています。その際にも、これまでの事業形態にこだわることなく、より柔軟で、効率的かつ効果的なリサイクルシステムを目指して改変されることが、真の意味で 『ジャパン ・モデル」の形成には不可欠と思いますので、是非、その方向で検討をお願い致します。	個人	21
	リサイクルには、自動車製造者 ・輸入事業者、引き取り者、解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者等多くの事業者が関係しますが、これらの事業者の役割 ・責任 ・資格を明確にしなければ、効率的で、効果的なリサイクルの促進は不可能だと考えます。	不明	22
	自動車のリサイクルには、自動車製造 ・輸入業者 ・引き取り業者 ・解体事業者 ・シュレッダー事業者など多くの事業者が関係しています。これらの事業者の役割 ・責任を明確にすることが、効率的で、効果的なリサイクルの促進には不可欠だと思います。まず、それぞれの事業者が、それぞれの役割の中で、より効率的で効果的な事業を目指して競争することは、健全なリサイクル事業の発展に非常に有効なことです。 将来、リサイクル事業は、自動車に限らず他の製品についても重要な役割を果たすことが期待されます。その際には、今の事業形態にこだわることなく、もっと柔軟で、効率的なリサイクルシステムを目指し、改変されていくべきだと思いますので、そういった方向での検討をお願いします。	個人	23
	自動車メーカー、部品メーカー、引き取り業者、再資源化事業者、ユーザーそれぞれの役割を明確にし、それぞれが、その役割に応じた負担をするべきと考えます。それぞれが受益者であり、その受益に応じたわかりやすい役割分担のシステム構築を希望します。	個人	24
	自動車製造事業者、再資源化処理業者等の各関係事業者毎の役割分担やリサイクルに対する定義と責任を明確に示すべきです。	個人	25
	現状では、悪質な事業者による不法投棄もみられることから、新たな自動車リサイクルシステムの下ではこのような事業者の排除対策 登録取り消し及び当該事業者と役員等を同じくする事業者による登録禁止など）を実施すべきであり、同時に、適正な処理を行う事業者に対してはそれに見合う料金が支払われる仕組みでなければならない。	団体	26
	不法投棄の防止を重要な課題として明記することは適当であるが、自動車リサイクルの促進が資源循環型社会の構築に向けての大きな課題であり、また、これを推進するにあたって、いわゆる 拡大生産者責任」の考え方を基本とすべきこと、従って、自動車製造事業者の責任と役割が中心となるべきことをより明確にする必要がある。	自治体	27
	リサイクル業者の役割 ・責任等を明確にすることの検討を願います。	個人	28
	高い理念に基づく強い具体的な目標達成値を掲げ、かつ、関係者 機関）の責任を明確化したところの基本法の策定を図るべきである。 理由） 自動車を供用開始するためには、新規登録が必要である。その反面、自動車としての役目が完了したときは、抹消登録が必要であるが、この抹消が現実的には、曖昧である。かつ、取扱処理が多種多様に行われているのが、現実である。 このため、法制化は、自動車産業界並びに関連する事業者にとって、大変革とも言えるだけに、高い理念 ・強い具体的な数値目標のもと、それに携わる関係業界 事業者）の責任を明確化した法制定が基本であり、前提でなければならないと考えている。 例えば、 ・使用済み自動車の定義と認定に対する法令の整備 ・解体 部品取り含む）前の前処理の100%適正化 ・リサイクル率95%、ダスト5%と言った、目標値を定めたシステムの策定と、それをマスター出来る事業者でないと使用済み自動車の事業に従事出来ない。 といった、ビジョンに基づいた制度づくりをしない限りは、目的とする使用済み自動車の環境保全 ・リサイクル ・ダストゼロの達成は、容易には出来ない結果になるのではないかと考えられる。	団体	29
	・ユーザーの不法投棄に対する罰則規定の制定。 ・解体事業者は必ず許可取得業者であること、および違反事業者に対する罰則規定の取り締まり強化。	団体	30

パブリックコメント提出意見　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	トータルでみた環境負荷の発生抑制のスケジュールや達成目標を明確に示すべきである。 自動車リサイクルを行う上で、不法投棄の防止や環境負荷発生の防止の確保を前提にすることは必要不可欠であり、法制化を行う上での最大優先事項と考えます。しかし、この報告書案ではこうした最優先事項に伴うスケジュールや数値等による達成目標等、国内全体のリサイクルの質の具体性が明確に示されないまま、費用徴収の議論が行われたり、競争原理の導入が必要との見解が示されています。	団体	31
	新しいシステムが既存のリサイクルシステムの活用を基本とするべきであるという提案を歓迎すると共に、ワーキンググループが、最も効率の良い環境対策技術を用いた、より合理的かつ洗練されたシステムの構築を明確な目標とすることが必要と考えます。ワーキンググループは、同時に新システムが特に労働環境等における他の法規制と矛盾しないようにすることを明確にすべきです。	団体	32
	昨今、世界的視点から見ても政策や企業施策において「環境」への配慮を重視することが求められていると感じております。特に自動車に携わる仕事をする我々にとっても今案件には大変注目をしております。そうした中、今後の法律策定に向けては日本の自動車産業の発展に寄与すること及び不法投棄自動車の増加につながることの無いよう生活者が安心して暮らせる環境確保の視点から検討して頂くことを期待しております。	団体	33
	これまで、自動車に関する環境問題として、地球温暖化やオゾン層の破壊、また、ディーゼル車の排ガス問題として、NOxやPMの排出規制など新聞やメディアで大きく報道されています。併せてリサイクルの問題も我々の生活環境に大きな影響を及ぼす問題であり、早急な対応・改善が必要と考えています。その様ななか、これまで色々な問題があり、法律などで枠組みが明確にされていなかった自動車リサイクルについて、国が中心となり、枠組みを規定する法律を制定する方向で検討されていることに対し、敬意を表します。今後の検討にあたっては、日本の自動車産業の発展に寄与するとともに、生活者が安心して生活出来る環境を確保するとの二つの視点で、法律の策定に向け検討頂きたいと思います。		34
	自動車のリサイクルの促進に向けては、積極的に行なうべきと考えます。 すでに行なわれている資源の有効活用やゴミの分別などを考えると自動車は、遅れているのでは？ 4月からは、家電のリサイクル法も施行されることを聞いています。日頃使用する商品と言う点では自動車も同じだと思うし、一家に一台以上の普及率を観てもその影響は大きいと思います。 私達が、安心して暮らせる環境をつくる意味から言っても是非前向きな検討をお願いします。	個人	35
	基本的にこの中間報告案は「廃自動車の処理問題はシュレッダーダストの問題である」との認識の上で組み上げられていると考えております。 事実、ダストの問題が様々な社会事件を起こしており、過去にダスト問題を軽減させるべく行われた、様々な動きが充分に成果をあげていない現状を再確認したうえでの、抜本的な改革に取り組む姿勢であると感じております。 これら姿勢と中間報告に関しましては大きく評価しておりますし、今後の進展に大きく期待するものであります。各メーカー、各事業所という視点から、社会インフラとして既存の事業所が発展できますよう、あくまでも条件は公平に、明瞭・明確に、そして厳正な運用をお願いしたいと考えております。 また今後、「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」で明示された内容、事前選別ガイドラインの徹底指導を行い、各役割をになう方々が同一の条件、同一の競争形態の中で活動できるような市場を構築していただきたいと考えます。	企業	36
	「基本的な考え方」では使用済み自動車やシュレッダーダストの不法投棄の減少は実現できるものの、自動車のリサイクル率の向上、廃車処理効率の向上及び環境負荷の低減が望めないのではないか？ 特に、処理事業者に対する環境負荷低減／コスト低減に対するインセンティブを与えるスキームが欠けていると思われる。	個人	37
	廃自動車の問題はダスト問題を解決するだけでは解決しないと考えています。ダスト問題は確かに重要な問題ですが、廃自動車処理のルート、言い換えれば構造的な部分に問題があるのではと考えます。 数十万台の処理を行っていた時代と現在の数百万台の処理を行う現代と、その構造的なものは変化していないと考えております。 確かに各事業所の規模は大きくなり活動範囲も広くなりましたが、業者の淘汰により市場の構成が変化したに過ぎず、構造的なものは変化が無いと考えます。 今回の中間報告案ではASRの引取という構造的な部分に踏み込んだ新しい施策と考えておりますが、ただ単に廃自動車が十数年前の流通のように有価物で動くモデルとして捉えられない為にも、各役割者に廃自動車は統一ルールにのっとって処理される社会的な財であるという認識を深めるような試みも付加していただきたいと考えます。	企業	38
	試案におきましてはダスト処理賃を肩代わりし、鉄資源のみの流通モデルを強制的に作り出すことに異論は無いが、廃自動車が「有価物」として円滑に推移すればこれまでのインフラで問題なく廃自動車処理が進むとの認識は改めていただき、逆に「有価物」として動かすためのシステムであるから廃自動車は有価物であろうが逆有償であろうが必ず何らかの管理票により自動車として管理されるべきであるとの認識を頂きたい。家電と異なりほとんどの場合、自動車は所有者が特定され、保有に際して税金を納付するなどの管理が行われている。 販売から廃棄までを一連の流れとして捉えることにより、より簡素な管理のあり方を将来的に構築が可能ではないかと考えます。 不法投棄および放置車両の問題はほとんどが有価物であるから鉄資源の在庫であるとの認識で放置されていると考えています。各役割者の相互の認識のもと、厳正な運用が行えれば少なくとも不法投棄および放置車両の問題はかなりの部分解決できるのではと考えております。その上でASR問題に主点をおき解決にあたるのが良いかと考えますし、これらコンセプトをユーザーに啓蒙する重要性を再確認していただき、より推進していただきたいと考えます。 各役割に携わる方々の協力と理解、そしてこのモデルを稼動さすに必要充分な法的な根拠を明示していただき、世界に誇れるジャパンモデルの構築を期待いたします。	企業	39
	自動車リサイクル法案は、今少し解体事業者・シュレッダー事業者の目線を加えて検討されて然るべきではないか。自動車のリサイクルを円滑・適正に運営するためには、自動車をあたかもリース物件と見做して処理することを考えたら良いのではないか。ただし、自動車産業はわが国の戦略産業であるから国際的にみて自動車産業に過大な費用を負担させてはならない。	団体	40
	自動車ユーザーの視点に立ったシステムであれば、掲載の4要素以上の効果を発揮できると思われる。 先行する「家電リサイクル法」は、施行前から様々な問題が吹き出しており、東京都が大手家電メーカーに処分費用の負担を求め、家電メーカーが難色を示していることなどを見れば、いかにユーザーの視点に立った立法が行われなかったかを物語っている。 自動車が家電と違うのは、登録制度と車検制度があることで、これを利用しない手はない。『ジャパン・モデル』は、ユーザーが利用しやすい仕組みと自動車産業全体の発展を両立させたものでなければ多くの自動車ユーザーや関係者に支持されるシステムにはならないであろう。	個人	41
	案に示された不法投棄の防止、リサイクル・適正処理の確保、最終埋立処分量の極小化、などは当然のことですが、いずれも曖昧です。 曖昧な理由は、第一にこの制度が材料資源の有効利用をメインにしながら有害物質の処理にも手を出していること、第二に天然資源の消費を最小にする原則がなく、またそれをいつまでにどの程度まで達成するかを示していないためです。	団体	42

パブリックコメント提出意見　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	結論として申し上げれば　今回の基本的考え方では、適正処理とリサイクル促進へのインセンティブがないという面で、国際的にも認知される「ジャパン・モデル」には不充分であると考えます。 「現在の地球は、今を生きる我々が、自分の子供たちから預かっているだけであり、今一層優れた環境にして引き継ぐものである」という視点を貫くべきであると思うからであります。 本案に対する最大の異論は、あくまでも使用済み自動車は廃棄物として取り扱うべきであり、有価物として取り扱うことは真面目に取り組まない一部の関係者に言い訳を与えることになるのではないかと危惧するからにほかなりません。 このために ・適正処理のための費用を受益者負担とすることは当然である。 ・廃棄物として取り扱うことで、不適正な処理を行った者には罰則を含む強いペナルティが課される仕組みとなっていること。	個人	43
	リサイクル技術の開発、実用化にはかなりの費用がかかる一方で、資本回収は容易ではありません。 これは、①不法投棄、②合法的ではあるが環境負荷の観点からは望ましくない処理方法、が存在する為に、必ずしも合理的でな技術が採用されるとは限らないためです。 したがって（全体にわたることですが）、 ・環境負荷を低減する技術を採用するインセンティブの育成 ・環境負荷が低いリサイクルプラント開発への公的な資金援助 のような施策が必要であると考えます。	企業	44
	まず自動車の不法投棄の問題についてです。自分の実家の近くには大きな公園がありますが、そこにはナンバープレートがはずされ、放置されている自動車が多数あります。定期的な撤去はされているようですが、撤去してもすぐまたほかの車が放置される実情からすると特定の人もしくは業者が処理費用を浮かすために悪いこととは知りながら放置しているのでしょう。今後リサイクル費用のユーザー負担となってくると、さらに放置車両が増えることも懸念されます。自動車だけに関わらず、先行して実施される家電品なども含め、不法投棄に関する体制づくり・法の整備が必要なのではないでしょうか。「自動車のリサイクルの促進に向けて（案）」にもふれているようですが、ソフト面・ハード面の両面から検討していただきたいと思います。	個人	45
	今の世の中、自動車無しでは考えられなくなっています。その大変便利なものが、心無い人により不法投棄されています。私が生活している地域でも見受けられ、最近時は特に多く目立ってきています。 不法投棄車両の処理については、やはり使った人、その車によって大変便利で快適な生活を送った本人が、責任を持って対処すべきと思います。よって不法投棄車両の増加についての原因を十分に調査・把握し、今後廃棄防止に繋がる法律の策定をお願いいたします。	個人	46
	不法投棄は環境、防犯上大きな問題である。基本的には使用者個人の問題だが、まず不法投棄の原因を確定させ、これを確実に防止する法律の制定が急務である。廃車する自動車に値がつかないことが不法投棄を増やしているが、資源小国の日本では関係各所がその役割、責任を明確にするなか、リサイクルの仕組みを確実に構築・運用せねばならない。	個人	47
	心無いユーザーによる自動車の不法投棄の問題について、新聞やテレビニュースなどで目にするばかりか、実際に生活している地域においても目にすることがあります。不法投棄車両の処理は、まずは使用者が責任をもって対処すべき問題と考えます。不法投棄車両増加の原因について十分に把握し、今後の廃棄の防止につながるような法律の策定をお願いします。加えて不法投棄車両は、交通上、防犯上も含め地域住民の生活環境に悪影響を及ぼします。従って市町村が日本自動車工業会の費用協力を得ながら回収・処理していることは理解しますが、早急に排除できる法律をお願いします。	個人	48
	心無いユーザーによる自動車の不法投棄の報道がされ昨今の社会問題となっています。また、私自身も不法投棄の車を目にする機会も多く、それだけたくさんの車が捨てられていると推測できます。この車両の処理については、まずは使用者が責任をもって対処すべき問題と考えていますが、明確な罰則がなく放置され大きな社会問題です。不法投棄車両増加の原因について十分に把握し、今後の廃棄の防止につながるような法律の策定をお願いします。 また、昨今の不法投棄車両増加の背景には、使用済み自動車の価値が低下していることが一つの原因であると考えます。 従って車両にも限らないのですが、リサイクルの枠組みをしっかり考え取組むべきと考えます。	個人	49
	新聞紙上などで、地球温暖化への影響や、フロンによるオゾン層の破壊、ディーゼル車の排ガス問題など様々な自動車に関する環境問題が多く取り上げられています。 一方リサイクルについても、この4月からの家電製品のリサイクル法導入に関し世間の関心は高まってきています。 自動車リサイクルシステムのあり方を考える上で、不法投棄をいかにやって防ぎながらやっていくかという観点は大変重要であると考えます。 過去から自動車（自動車の部品・タイヤなども含む）の不法投棄については何度も報道されており、実際に私の住んでいる地区でも見かけることがあります。勿論不法投棄車両の処理は、その使用者が責任を持って処理すべきであると考えますが、現状特定も難しいのか、なかなか処理されないケースが多いように感じます。不法投棄車両は、交通上、防犯上、環境上、様々な悪影響を地域に及ぼす のではないでしょうか、早急な排除が出来る法律の整備を是非お願いします。	個人	50
	不法投棄の根本的な発生原因を再考する必要があるのではないかと感じるとともに、放置車両についても対応をしていただきたい。 これら問題を未然に防げるよう廃自動車の取り扱いを明確にし、関係各位に周知することをお願いしたい。一層の調整をお願い申し上げます。 また現行のマニフェストにつきましても、徹底周知を行い排出事業者が責任を持って使用済み自動車として排出するような動きと厳正なマニフェストの運用と罰則規定の適用があれば不法投棄の問題と放置車両の問題は解決できるのではと考えています。 全国統一基準で廃自動車が適正な処理ルートに確実に流れるシステムと、運用を厳正に監査することが重要ではないかと考えます。	企業	51
	4月から家電リサイクル法が実施されることになりましたが、地球環境を守るためには大変意義あることと思います。しかし新聞等でも家電製品の不法投棄の懸念が指摘されています。確かに所有者が特定できないことから、費用の負担を避けようとして悪質な行為に走るものがでることもあるでしょう。自動車では、そのようなことが起こらない仕組みを是非検討いただきたい。	個人	52

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	自動車リサイクルシステムのあり方の検討にあたって備えるべきとした4要素につきましては、基本的には賛成ですが、①「不法投棄が防止されること」に関しては、不法投棄が発生する原因について充分に調査し、不法投棄をしない、させない仕組みづくりをすることが必要だと考えます。 物を捨てたり、リサイクルする場合は、物を使ってサービスを享受し人が責任をもって処分する（または処分してくれる事業者に委託する）べきです。自動車は登録・抹消制度が存在するのですから、この制度を改正・強化するなどして、不法投棄をすることができない仕組みとすべきだと考えます。	個人	53
	心ないユーザーによる自動車の不法投棄が、新聞等で目にするばかりか、実際に、生活している私たちの地域でも、私有地に不法投棄され大変迷惑しております。 廃車にしようとする車輌の処理は、まずは使用者が責任を持って処理するべき問題と考えますが、不法投棄車輌の増加原因について十分調査し、今後、不法投棄の防止につながるような法律の策定をお願いします。 また、外国人労働者の自動車利用も多くなり、この人たちの廃車処理についても指導することが重要だと考えます。 加えて、不法投棄車輌は、交通安全上、防犯上も地域住民の生活環境に悪影響を及ぼします。市町村が日本自動車工業会の費用協力を得ながら回収・処理していることは理解しますが、早急に排除できるよう法律として頂くようお願い致します。	個人	54
	最近、新聞やテレビなどのマスコミで自動車の不法投棄の問題について目にすることが多く、また、この光景を実際に目にすると、自動車を使っている者の一人として心痛む思いです。 不法投棄車両の処理は、まずは使用者が責任をもって対処すべき問題と考えていますが、なぜ不法投棄車両が増加するのか、原因を十分に把握し、今後の廃棄の防止につながるような法律の策定をお願いします。自動車を代替するときは、下取りという形で処理してもらえますが、もう自動車を使わないとなった場合、どこへ持っていったら廃車してもらえるのか、わからないのも実態です。登録ナンバーがついていないと道路は走れません。従って、ナンバーを返却する陸運事務所へ持っていったら、全て処理をしてくれるようなことも検討いただければと思います。	個人	55
	自動車に限らず不要製品の不法投棄については、目に余る問題です。個人的な損得勘定から公に多大な迷惑をかける行為は許せません。使用者が責任を持って適正な処分をすべき問題であり、車両不法投棄を防止できるような厳しい法律を出来るだけ早く作っていただきたい。	個人	56
	自動車リサイクルの問題について、我々の生活環境に大きな影響を及ぼす可能性があり、早急が必要な問題と考える。今後の検討にあたっては、生活者が安心して生活できる環境を確保する視点で、しっかりとした法律の策定に向けて検討すること。 心無いユーザーによる自動車の不法投棄を、自宅の近くでも目にするが、不法投棄車両は、交通上、防犯上も含め地域住民の生活環境に悪影響を及ぼす。今後の廃棄の防止につながる法律の策定もすべきである。	個人	57
	不法投棄の防止に対しては、投棄の抑止効果が期待できるような法律や条例を早急に制定すべきであり、現在論議中の法律の中にも、盛り込むことを期待いたします。	個人	58
	心無いユーザーによる自動車の不法投棄には市民として同じユーザーとして腹が立ちます。不法投棄増加の現状把握と今後の廃棄防止につながる有効な法律の策定を検討して頂きたい。まして、本リサイクルシステム構築の過程において、それが助長されることがないよう、充分な国民的コンセンサスが得られるようなPRにも努めて頂きたい。	個人	59
	自動車の不法投棄は、地域住民の安全な生活を維持するうえで障害となっているばかりでなく、一般に、不法投棄された自動車は正規に廃車手続きされた自動車よりも汚損の程度が甚しく、リサイクルに不適当な形態に変質している場合が多い。同時に、不法投棄の誘因となる諸制度を残したまま新たな自動車リサイクルシステムを導入しても、自動車リサイクルシステム自体を形骸化し、破綻させる恐れがある。 したがって、本中間報告の基本的考え方の冒頭に「不法投棄の防止に資すること」を掲げていることは評価できる。	団体	60
	不法投棄車両を厳しく取り締まる法律の策定も必要と思う。我家では、建築前の宅地に自動車の不法投棄をされ、自費で廃棄処理をした事があります。市役所、警察共にあてになりませんでした。登録制度の徹底した自動車ですら、曖昧な対応しか出来ない今の法制度には不満があります。	個人	61
	全国の町村にとって、使用済み自動車の不法投棄が環境の悪化を招き大きな問題となっていることから、不法投棄の防止と不法投棄が発生した場合への対応を最重点課題として実効あるシステムの早急な構築を強く希望する。	自治体	62
	自動車リサイクルの制度化にあたっては、不法投棄が1台も発生しない制度にすることが必要である。不法投棄の発生の余地が残る制度ではリサイクルシステムを構築しても不完全なものとなる。	自治体	63
	「中間報告案」では、わが国の自動車のリサイクルシステムは、不法投棄の防止に資することの要素を備えるべきものと考えられると述べているが、放棄自動車問題は、地方公共団体にとって大きな負担となっているばかりか、地域住民の安全な生活を維持する上で大きな支障となっている現状を踏まえ、使用済み自動車の処理が適切、確実に行われるよう、実効性の確保に充分配慮した新たなシステムの構築に努められたい。	自治体	64
	心無いユーザーによる不法投棄車両については、環境上悪影響を及ぼします。しっかりとした法律の策定を要望します。	個人	65
	JAIA／ACEAは、不法投棄を防止するため、新システムの導入に当って日本の当局がより厳しい罰則を設定することを要望します。	団体	66
	リサイクル法が施行されると、不法投棄車両が増加すると考えます。不法投棄車両増加の原因について十分に把握し、今後の廃棄の防止につながるような法律の策定を要望します。また投棄された車両を早急に排除できるような法律の制定も合わせて必要と考えます。	不明	67
	・不法投棄の根本的な発生原因を再考するとともに、現実的に抑制できる実行案を明示してほしい。 ・不法投棄だけではなく、放置車両についても抑制できるような配慮を頂きたい。	団体	68
	地域における廃棄自動車又はその部品の放置は目に余るものがあります。この様な不当投棄刃は地域美化を損ね、安全や防犯上からも生活環境に悪影響を及ぼし、許されるべきではないと思います。もちろん、所有者が責任をきちんと果せば何ら問題の無いことかと思いますが、廃棄の実態を理理解をし、今後の廃棄防止につながる法律の制定であったり、そのままの放置ではなく、回収処理も視野に入れた取組みを一日でも早く実現されることを望みます。	個人	69

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	自動車の不法投棄については、新聞などの記事だけではなく、実際に目にすることもあり、自動車産業で働いている者として大きな問題であると感じています。 本来は使用者が責任を持って処理すべきことだと思いますが、このような不法投棄車両が増加している原因を的確に把握したうえで廃棄の防止に繋がる法律の制定をお願いしたいと思います。 市町村が日本自動車工業会の費用協力を得て回収していることは理解できると思いますが、早急に排除できるような法律を作っていただきたいと思います。	個人	70
	今回提示された中間報告案により経済的に裏付のあるシステムが構築されるのであれば必然的に不法投棄は防止されるものと思われる。例えばフロンR-12は現在キロボンベあたり36,000円から,000円で取引されている。この場合同種フロンの回収再使用率は%に近い。	団体	71
	不法投棄車両に付いては　自動車ユーザーのモラルなどの問題であり同じ自動車ユーザーとして、自動車部品製造業の一員として誠に不名誉に思います。この対応として、ユーザーのモラル向上が一番ですが、引取り証等有効に活用し、廃車（登録抹消など）時の車の管理と手続きでの規制を強化することが必要であると考えます。そして不法廃棄についても防止に繋がる法律の策定などを進め、各ユーザーのモラルを徹底させることが必要だと思います。まずリサイクルのベースを作り、しっかりとした制度として運用させてもらいたいと思います。	個人	72
	罰金制度が必要と考えます。我々日本人は、公衆の場所でのゴミの廃棄に無頓着な人が多いのが現実ではないかと思います。 また捨てられている現場をみると、自分が少し捨てても大勢に影響ないだろうと考える人も多くいると思います。公平性、平等性を保つためにも不当廃棄を取り締まるルールと罰金・罰則制度が必要と考えます。	個人	73
	不法投棄が防止される事については、道路運送車両法に基づく自動車の抹消登録制度に関連づける事が重要である。 現在、抹消制度には、2通りの方法がある。永久抹消（15条抹消）と一時的に抹消（16条抹消）、ほとんどのケースが一時的に抹消される16条抹消が行なわれている。特に沖縄県では中古自動車が多い為、販売会社・整備業者がその手続きを行なっている。実際には廃自動車として廃棄するにあたっても16条抹消の手続きを行なっている。理由は、15条抹消だとマニフェストや解体証明書等の添付が要求される為。 従って、抹消登録制度が間違った使われ方をしているので、一時抹消（16条抹消）の制度を見直す必要がある。 例えば、一時抹消する期間の設定、期間を越えた場合は課税対象とする等。抹消登録制度をもっと有効活用し不法投棄を防止する。	企業	74
	不法投棄に関しては、自動車登録関連諸制度と合わせ、罰則を強化すべき。	個人	75
	不法投棄がなくならないのは、処理費用さえもらってしまえばあとはどんな処理をしてもよい、と考える人がいるからです。 したがって、適正な処理をした後に処理費用がもらえる（適正な処理をしなければ処理費用はもらえない）ようにすれば不法投棄は減るはずです。 例えば処理を依頼する側は、あらかじめ費用を公的機関等に供託し、処理業者は適切な処理が確認されてからそれを受領するというようなスタイルが考えられます。	企業	76
	不法投棄が防止されること…以下の3つのポイントからのアプローチが必要 ・個々人の意識喚起→不法投棄車両がいかに迷惑なものか、環境にとって害があるか認識させるようなキャンペーンをやっていただきたい。 【主体：国、自治体、メーカー、販売店】 ・不法投棄をさせないように罰則規定を強化する。 【主体：警察】 ・不法投棄車両を処分するまでの必要な保管期間を短縮する。 【主体：警察】	個人	77
	不法投棄が防止されることはあり得ない。確か1957年以降の自動車は登録番号でなく、車体番号からでも所有者は分るようになって居るが、グラインダーで削ると誰の車か分らないことになる。従って不法投棄された車でも、処理費用が捻出出来る仕組みが必要であろう。	個人	78
	当案に示された内容に加え、短期的には罰則の強化、長期的にはモラルを養う教育を取り上げて頂きたい。	企業	79
	1) 自動車には家電と違い、廃車にする時に徴税停止の手続きが必要であり、この仕組みを組み込み、廃車手続き時にリサイクル費を負担しないと手続き出来ない仕組みにして、ユーザーの不法投棄を防止する。 徴税停止の申請時に車の引き取り者からの「引取証」を添付させる。 2) 引取り者、解体事業者及びシュレッダー事業者に対しては、マニフェストの厳格な運用と発覚時の「現状復帰」「法的処置」「登録抹消」を行う。	個人	80
	不法投棄が防止されことが出来るのかの以前に、ELVの現状を確認するに、道路沿い又は住宅地に無造作に積み重ねられている、廃棄車両が環境・景観を著しく阻害している。（道庁が市町村に長期保管又は放置されている状況を調査した結果、約6万台程が醜い状況にあることが報告された）。この状況を打開するには、法制化によって解決するのが先決である。全国的に長期保管されている、ELVは（年間500万台の廃棄として2倍の1000万台はあると予想される）。昨年度の不法投棄車両は、全国で2.5万台で益々発生することが予想される。対策としては、廃棄車両の受入れシステムの強化によって、使用者（最終排出者）に不法投棄に関する処罰等（法制化）や解体証明書並びマニフェスト（管理票）の「確認・保管」に対する啓蒙活動を行う。	団体	81
	不法投棄の防止は、自動車の登録抹消事務に関連させて方策を検討したら良いのではないか。 例えば、解体事業者に解体証明書を発行させ、それがなければ永久抹消（道路運送車輌法第15条）が受理されず、永久抹消でなければ自動車税の課税が停止しない制度にすることが考えられる。 問題は、解体業者の事務処理能力と誠実性に信頼が置けるかどうかであるが、解体事業者を登録制にするという構想が示されているので、単なる登録業者を「普通」資格とし、資格審査と施設基準に合格した解体業者を「特級」資格として区分し、「特級」には解体証明書の発行義務を認める制度にしたらどうだろうか。引取業者に解体証明書の発行業務を認めるのは疑問である。引取業者は一時抹消（道路運送車輌法第16条）として処理してしまうことが可能である。	団体	82

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	逆有償の進展に伴い、ユーザーに費用負担による原因が不法投棄の増加につながっているものと言われているが、不法投棄の防止として、抜本的な対策が必要である。 このシステムでは、使用済み自動車を対象にすると、不法投棄の原因は解体事業者と最終ユーザーとの問題のようであるが、この問題は「不法投棄」について考えるべきである。 自動車は、生活必需品の中では高価なもので、所有者の法的な規制、また所有者としての責任もあるものが、その自動車が、廃車（使用済み自動車）されても所有者の確認ができるにもかかわらず、何故、その対応策を講じられないのか。確かに、所有者が移動する場合もあるが、当然、最終の使用していた者は確認できるはずである。また、不法投棄されたものが行政で処分されることにより、この行為が何回も繰り返されることとなる。 大きな社会問題の一つであるなら、徹底的に所有者を調べ、法的に罰則を掛け、国民に啓発、周知させることが必要である。 関係行政機関との連携することがない限り、この問題は解決しないものと考えます。	団体	83
	この基本的な考え方に賛成です。しかし、私たちにとってごみを捨てることに対するコストというものに今まであまり意識がなかったと思いますし抵抗感があるのではないでしょうか。そこからすると自動車廃棄時にお金を払いたくないという人は結構いると思われます。 少しリサイクルからは離れますが、不法投棄自動車に関しては、リサイクルシステム構築の考え方ではなく、ごみの不法投棄問題として捉えるなかに自動車車両を取り入れ、ナンバープレートのあるなし、車台番号のあるなしなどによる一定期間後の所有権について議論しきつい罰則を伴った法制化が必要なのではないでしょうか。 この自動車の不法投棄についてもリサイクルと同様に検討していかないと、コスト増に理解しない人たちや関連業者たちは更	個人	84
	不法投棄を抜本的に解決する施策としては、排出者及びユーザーの使用済み自動車に対する考え方を変える必要があると思います。ゴミを道路に捨ててはいけないことは幼稚園児でも理解しているはずです、使用済み自動車は大きなゴミであることを広く一般に知らしめる必要を感じます。それでもだめな場合は罰則規定を盛り込むべきだと思います。	企業	85
	不法投棄が防止されることについては根本的な考え方が必要です。自動車は登録制度があるので、つい罰則規定の方法を考えてしまいます。投棄する人々の気持ちを考えてみてはいかがですか。 ユーザーが指定場所（解体業者、販売店等）に搬入すれば適正処理の方法をとられたということで国、もしくは市町村よりユーザーに「環境保全報奨金」としてお金を支払えばなくなるはずです。 今後はますます不法投棄は増えてくるはずです。消費税のからみもあるでしょう。なぜ消費税かというと、以前よりは確実に個人売買が増加の一方をたどっております。 消費税が10%でもなれば個人売買が飛躍的に伸びるはずです。個人売買にては消費税が不要であり、今日の社会においてはインターネット情報収集が盛んにおこなわれているのが現状です。当然ながら個人売買においては下取り方法はありません。価額が付く車は買取センターなどで買ってもらうことが出来ますが、廃車にちかいような車は引き取り先がないのが現状です。 廃車が発生したとして、ユーザーが飛び込みで販売店、整備店などに廃車依頼をお願いしたとしても環境問題につけこんで多額の処理費用をいわれるので投棄するのではないでしょうか。すなわち、乗換えはしたが個人売買のため旧車の処分はどうしたらいいかわからない方々が多くおられるのは確かです。 不法投棄、なぜ不法投棄するか。 お金のことでしょう、ここを考えることです。不法投棄すれば罰金をとられることよりも 適正投棄すればお金が貰える。あなたはどちらの投棄を選びますか。	個人	86
	家電と違い自動車が登録商品である特性を生かし、登録抹消制度と徴税制度を改訂すれば実現できると思います。最終ユーザーが登録抹消する際には、廃車が正規の引取者に引き渡されたことを証明する書面を必須とし、さらに同じ書面の提示があれば重量税が還付されるよう制度を改訂することで最終ユーザーを適正処理ルートへ誘導出来ると思います。	個人	87
	自動車ユーザーに対しては、リサイクル費用の徴収方法を工夫することで防止が可能。 関係業者に対しては、罰則規定の強化（改正案以上の内容にすべき）で対応。	個人	88
	・車の戸籍を作り、市役所等で管理、監督する。 ・登録ナンバーの返却と廃車または譲渡証明の提出を義務にする。廃車証明はリサイクル業者等で発行する。	個人	89
	行政が、環境保全にはそれ相当の費用がかかるということを周知徹底、自動車工業会と共同で、使用済み自動車に含まれる危険物質の情報開示を行い、「使用済み自動車（以下“ELV”という）＝難儀な粗大ゴミ」という認識を世間に定着させることが、最善の不法投棄防止になると考える。かかる認識が定着すれば、現行「廃棄物の清掃及び処理に関する法律」で定める排出事業者責任が、全ての自動車業界関係者の安い処理費用に流れるブレーキとなり得ると考える。 いくら自動車メーカーがかっこいい名称の環境推進部隊を設置しても、東京都内の日産やトヨタの一部販売会社は、マニフェスト上「産業廃棄物」扱いを逃れるため、解体事業者に対してELV引き取り時100円置いていくことを要求しているのが実態である。解体業者は、車を集めてなんぼの仕事ゆえに、かかる要求を否まざるを得ないのである。	団体	90
	自動車の不法投棄の問題は、ユーザー・処理業者に問題があると思います。たばこの投げ捨て感覚で自動車を放置してしまう。その感覚が奇怪しいのです。ゴミも分別収拾が定着しつつあり、料金も取る自治体もあります。使わなくなった自動車は、ゴミと同じ感覚で、リサイクル出来るもの・出来ないものと分別し、当然コストも掛かりますからお金を徴収しなければいけません。どこでだれが支払うのかという法整備をきちんとして、違反者には、懲役、罰金を払わせるしくみが必要だと思います。 環境にやさしい自動車をいくら生産しても、最後が環境汚染をしては何にもなりません。国・地方は法整備に、ユーザーは、心の整備が大事だと思います。	個人	91
	【不法投棄の実態】 廃棄物自動車を押しつけられた解体業者は、処理費が無いため、売れる部品以外はゴミとして、山積みにするしかない状況に陥る。 そのうち、売れない部品は山となって放置され、業者は行方を眩ます。 結局、放置されたﾊﾞｯﾃﾘｰや、地面にしみ込んだ廃油などの後始末は税金によって片付けることとなり、結果として社会資本にも影響をもたらす。	不明	92
	3ページ最終段落の、1997年に公表された「使用済み自動車リサイクルイニシアティブ」の「逆有償化が進展しているものの、不法投棄は増加しておらず、既存の処理ルートが機能している。」という認識のもとで、市場メカニズムに基づき既存の処理ルートを高度化しつつ対応する、という前提は、どの程度の実態調査に基づいているのか疑問を感じます。 私は、既存の処理ルートが機能しているとは思わない。不法投棄が増加していないのは他の要因によるものが大きいものと思う。	個人	93

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	不法投棄自動車増加の背景には、使用済み自動車の価値が低下していることが原因と、新聞等で報じられていました。しかし、資源の少ない日本においては、一度使った資源を、上手に再利用する等の工夫が必要だと思います。その為には、自動車製造段階からリサイクルを考えた材料・構造の車作り等、各流通機関での役割を明確にし、それが確実に実行できているかの情報交換の場とチェックが大切かと考えます。 いずれにしても、限りある資源を上手に使う方法としてリサイクルの枠組みをしっかり築くことは有用なことだと思います。枠組みの構築に当たっては、関係者のモラルが維持され、効率的で環境にもふさわしいものとなるように検討が進められ、豊かな日本社会を築くことに貢献するようなものになることを期待し法律の整備等々にも力を注いで頂きたい。	個人	94
	自動車のリサイクル・環境負荷発生防止に要する費用を徴収するシステムを確立し、明確にする必要あり。	団体	95
	解体事業者の業態高度化近代化支援策として中古部品販売事業（海外への輸出を含む）リユース事業の明確化と経済的な支援措置をこうずるべき。	団体	96
	廃車の資源リサイクルされる70%を占める鉄スクラップ、2～3%の非鉄金属が価格低迷していることと、ASR処理費高騰が逆有償の大きな要因である事は現状分析で述べられているが、使用済み自動車が取り扱う全ての事業者に適正コストが支払われることが適正処理の取組みが持続的に行われることになると考える。	企業	97
	リサイクル及び適正処理が促進されるしくみをつくること 例えば、現在すでに西日本オートリサイクル（株）（WARC）ではASRを発生させないプロセスで操業を行っています。これはまさに「最終埋立処分量が極小化される」プロセスであると考えます。WARCでは、そのプロセスの実現のため非鉄部品類を充分回収する等余分にコストをかけて処理を行っています。そういったリサイクル及び適正処理の代償としてASR該当処理費用または適正なる処理費が支払われるようなしくみが必要だと考えます。そうしないと基本的考え方②項の促進にインセンティブが働きません。	個人	98
	必要な所に必要とされる費用が支払われる仕組づくり、例えばフロン、エアバック等の回収量に応じた費用が還元される様にする。	企業	99
	この命題の解決策は、行政機関が、解体事業者及びシュレッダー業者に対して、それぞれが環境保全のために支出するコストを支払うシステムを確立させることである。やった仕事が適切に評価され、コストがカバーされるなら誰もがやる、コストがカバーされなければ、どこかで手抜きする輩がでかねない、これが現実である。	団体	100
	使用済み自動車のリサイクル及び適正処理の取組みが持続的に行われるかは、排出者から応分の処理費を徴収出来るかが鍵である。若しくは業許可の取得可能な水準が認められることによって、ELVを廃棄物として取り扱うことが出来、処理費用の徴収が事前選別につながり③最終埋立処分量が極小化される。	団体	101
	使用済み自動車が逆有償になる原因は、ASR、フロン、エアバックの回収処理に必要な費用であるようになっているが、今までは鉄が高く売れ、ダスト処理費が安いことからボディガラが有償で取り引きされていたことは、事実である。しかし現在では、鉄が下がり、ダスト処理費が高くなりボディガラが逆有償で引き取られている現状をとらえると、この事を解決すれば有償として扱えるとのことであるが、これまでから、自動車解体業としての、解体作業費、廃車の引き取り経費等は、自動車解体業の負担で行われていたのが実情である。 この3品目の処理費を負担することでは有償にはなりません。確かに、使用済み自動車から部品は販売できるものもあったが、近年では、排出者（自販連、自整振、ユーザー）から出される廃車から取れる部品はごく僅かで、殆んどがオークションに出品されているのが実態である。 このことから、実際の必要経費についての実態調査をする必要があるのではないですか。末端の自動車解体事業所では、排出者の意志で競争原理を押しつけられています。 リサイクルと適切処理の観点から、一定の処理費に必要な経費については、適正な処理価格を決め、この費用に基づきリサイクル及び、適正処理の取り組みが行われ、そして、競争原理が行われることを望みます。 なお、適正な処理価格が明確にされることにより、廃自動車が適正に処理され自動車解体業としての役割が果たせるものであると考えます。 また、登録制度に伴う基準について、国で決められる予定ですが、この基準についても早期に明確にしていただきたい。	団体	102
	使用済み自動車のリサイクル及び適正処理が持続的に行われるためには、リサイクル及び適正処理に従事する関係業者、即ち解体事業者並びにシュレッダー事業者が赤字で苦しまないようにすること、及び適正処理の追跡調査が可能なシステムとすることが必要である。従って、適正処理費用の支払いが保証され、マニフェスト（管理票）の処理が実務的に無理でないような事務処理方式に改正すべきである。	団体	103
	公的認定基準を満たした場合、引取者の中に自動車解体事業者を含むべき。 公的認定基準を満たした場合、輸出事業者の中に自動車解体事業者を含むべき。	団体	104
	適正処理の取組が持続的に行なわれることについては、適正処理を行なう為には、それ相当の処理コストが必要である。従って、廃自動車をリサイクルする業者の適正処理要件を定め、定期的なチェックを行なう。その要件を満たした業者のみが廃自動車をリサイクルする業者として登録する。結果、不適正な業者が淘汰され、適正業者が適正処理を行なう仕組み、又、その適正業者の高度化を目指して、リサイクル率を設定する。	企業	105
	解体事業者の公的認定基準を設定する場合、これまでの自動車解体事業者が果たしてきた歴史的役割を考慮して一定の保護的措置とマイスター制度などの技能評価の仕組みを用意すべき。	団体	106

パブリックコメント提出意見　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	現在、自動車を解体する明確な資格というものが存在せず、旧厚生省が発行する収集運搬・積替え保管・中間処理などのライセンスも機能的に動いていないと考えています。 多くの解体業者が収集運搬のみの有資格者が使用済み自動車を集めて有用部品の取り外しによるリユース活動を行っています。積替えが出来ない資格であるとの点におきましては厳密には違法な行いですが、地域行政ごとに見解の相違等もあり暗黙であると認識しております。 これら解体業者によるリユースは確かに資源の有効利用ですが、有用な部品を外した後に残るのはガラであり、これは適正に処理されるべきものであります。環境を考慮した解体設備を有し、また解体作業で生じたゴミの処理までを確実に遂行できる事業者が中心となり活動できますよう、引取者および再資源化事業者の選定基準を明確にし、広く業界のスタンダードモデルを明示していただきたいと考えます。 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」の運用を目的に、適正処理に対し資本投下を行い中間処理の許可を受けている解体事業所も多くありますし、収集運搬のみの資格においても適正に処理できるヤードを整備し、環境に配慮した事業所も少なからずあると聞いております。 これら事業所が地域特性・行政の見解の違いなどから上位資格を保有できない現状もかね合わせ、せめて事業規模の大小ではなく適正な処理を行えるに充分な設備と長期的な事業継続性があると判断されるような事業所が新しい「ジャパンモデル」の中で資源の再生事業所として生きてゆけるような試案をお願いしたいと思います。	企業	107
	・自動車を解体するに必要な資格というものつくり、業として認定してほしい。 ・持続的に適正処理に取り組むためにも、自動車ユーザーに対し業界の役割を周知できるよう配慮を願いたい。 ・すでに処分業界は解体設備が進化し、大量の処理ができる体制であると考えるが、投資が遅れている事業所への対応が気になる。 ・現実に適正とはいえない事業所も存在すると考えるが、移行に際して説明および指導の上で登録がなされるのか。 ・再資源化事業者の認定基準は環境に配慮したものであり、絶対のルールであってほしい。適用が甘くなれば「正直に投資した企業はコスト面で不利になる。」ことが考えられる。 ・引取者は廃自動車処理の窓口となるので、再資源化事業者以上に認定基準（登録基準）に関しては厳しく選定してほしい。	団体	108
	環境省が発行している、産業廃棄物の収集運搬　積み替え保管　処分　等のライセンス制度を機能的にかつ最大限公平に活用するべきだと思います。 ライセンスホルダーは、温度差はあるものの適正処理に取り組んでおり　また事業継続の観点からもライセンスを取得しているものと思います。問題はライセンスのない事業所が多数存在していることと、それを承知のうえで使用済み自動車を排出している排出事業所が存在するということです。	企業	109
	これまで業としての登録がなされて来なかった解体業を「再資源化事業者」として登録することは、廃車処理ルートに制度的に明示的な枠組みを与えるという意味で歓迎します。しかし、持続的に適正処理を実行するには、国は再資源化事業者の登録基準を明確に示すことが必要でしょう。	個人	110
	フロン、エアバッグに加えて適正処理を要求される廃油、廃液、タイヤ、バッテリーなどについてもメーカーがその処理費用を負担すべき。	団体	111
	参考資料2にあるように、売買取引によるリサイクルの仕組みは現在もあるが、指摘されているような逆有償の問題とメーカと解体事業者、シュレッダー事業者の規模、体制の差がありすぎて、本格的にリサイクルを始めた時に対応できなく、結局、リサイクル可能なものまでASRとしてメーカに戻せば良いという形になりそう。 メーカのいう「リサイクル可能率95%」も現実は75%という実態が予想される。 又、1.項を厳密に実施した時に、技術・資金面から対応できず登録返上で現在の仕組みが崩壊する事態も考えられる。 従って、別項の関係者の役割分担で詳述するが、製造事業者、輸入事業者に拡大製造者責任として、又、製品に詳しく最もリサイクル作業もやりやすいメーカにフロン、エアバッグ及びASRの引取りだけでなく、使用済み自動車に対して、自ら又は委託して適切に処理することを義務づける。当初は現事業者との提携から合従連合が進み体制が強化されていく。 又、メーカ同士が協働でリサイクル事業を実施することに繋がっていくと思う。	個人	112
	使用済み自動車のリサイクル及び適正処理を持続的に取組むための仕組みとしては、ASRから種類別に素材を選別回収する技術の開発と、産業として成り立つだけの基盤を作るためにリサイクル費用の効率的な運用を実施する必要がある。そのためには、ユーザーから徴収したリサイクル費用を国や地方自治体が運用・管理し、リサイクル業者および処理業者の生産高に応じた配分を行うことによって実現できる。 また、自動車メーカーに対しては、再資源化素材の利用を義務づけることによって、循環型の資源活用が可能となり、自動車のリサイクルおよび自動車産業の活性化が図れる。	個人	113
	環境省行政との整合性を図り、公的認定をより効果的なものとするために経済産業省自動車課を原局とする地域ごとの関係者による組織作りが必要。例えば、家電品目（適正処理困難物）の処理にあたって（財）家電製品協会、ディーラー、各県廃棄物対策課などが廃家電品適正処理協力協議会を組織した事例。 上記協議会において外国人による不法な中古車の買い上げ防止、不法投棄の規制、摘発、関係者間の情報公開による問題処理などを行うことが効果的であり主務官庁としての自動車課の意向が正しくスムースに反映されるものと思われる。	団体	114
	使用済み自動車のリサイクル及び適正処理の取組みが持続的に行われること 経済原理の導入により持続的な取組みが実現するようなシステム作り 【主体 経済産業省】	個人	115
	スクラップは市況商品なので、廃車が有償になったり、逆有償になったりするのはやむを得ないことである。それを国の力や法律で常に有償で取引させようというのはおかしい。再資源化事業者が適正な利潤を取れるシステムを作ることこそ重要である	企業	116

パブリックコメント提出意見　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	適性処理の徹底を行うため下記が必要。 ①排出事業者の認識を改善させる。 ②場合によっては強制力も必要 （適正処理を行わない解体業者と排出業者の処分等） ＜我々の考え＞ 不法投棄と適正処理とは表裏一体の関係で、何故不法投棄は発生するのか、 何故適正処理がなされないのかを考える必要があります。 一番の問題は排出事業者 （ディーラーなど）の認識です。現実には処理に金が掛かるなら空き地へ野積みする。或いは無償、有償で引き取る解体業者とか、新規参入のシュレッダー業者など不適正処理を行う業者へ廃車を出す傾向があることから、適正処理にコストをかけて処理をしている業者が、引き取りシェアを落としている。これらの業者の中には有価金属、中古部品など、必要な売れるものだけを取り外して後は投棄、埋め立ててしまうなどのものもあります。不法投棄はこれらの他に、最終ユーザーが費用が掛かるくらいならと、安易に私有地、辺鄙な公道へ捨てる人がいます。 以上の現状から考察して頂き、従来よりELVの適正処理にコストをかけ、啓蒙活動をしている解体業者と、営利だけを目的として法の縛りがない垂れ流し処理をしていた業者とが同一と見なされるのは、我々のように歯を食い縛って適正処理を実施して来たELV解体業者にとっては我慢がならないことだと思っています。 最終埋立処分場逼迫の問題にしましても、業者の営利目的の発想だけでシュレッダーマシンにかけて、有価金属を効率よく回収し、より高く売るだけのシステムでELVの適正処理などという概念など元々存在しないと思います。その儲けたカスのなれの果てのASR処分で、行政を始め当委員会でも議論がなされて、製造者拡大責任の観点から自動車メーカー責任まで検討されるのはおかしい事だと思います。発生させた業者が自らの責任において適正にASRを処分するのがあたり前だと思います。	団体	117
	最終埋立て処分地の状況に鑑み、ASRを少なくすること、もしくはASRを出さない努力をしたものが、社会の評価を受け、金銭面でも有利となる競争原理が働く仕組みとすべきである	個人	118
	・ASRの再利用化を促進する ・リサイクル高度化へ向けた取り組みの推進	団体	119
	最終埋立処分量が極小化されることについては、基本的には、解体業者 ・シュレッダー業者でリサイクル率を高めダスト発生量を減量する。	企業	120
	3.「最終埋立処分量が最小化されること」 とあるが、発生したASRをどう処理あるいはリサイクルするかという視点に加えて、「ASRの発生そのものを最小化する努力が促されること」との視点を追加していただきたい。	個人	121
	ウ)「実施されるリサイクルの高度化が促進される事が必要」とあるが、西日本オートリサイクル(株)のような事業者にインセンティヴが働くしくみにしていただきたい。	個人	122
	既存のリサイクル法のみを対象にしていたのでは、中間報告の副題にある「新たなリサイクルシステムの構築に向けた・・」に込められているはずの思いが具現化されていない. 今後ワーキンググループ殿では法制化に向けて多面的に議論されると思うが、是非、前記、、に関して活発に議論していただき、目標である「埋立処分の極小化」に対して効果的な法案を作成していただきたい.	個人	123
	特に「最終埋立処分量を極小化すること」が重要だと考える。埋立には限界があり、ASRを資源としてリサイクルするシステムの構築が急務である。	団体	124
	ASR処理の処理方法とリサイクルの高度化の促進は案で述べられている通り重要であると考える。	企業	125
	最終埋立処分をゼロとすることを目指し、埋立によらないシステムによる処理を開発すべきである。これがジャパンモデルと世界に誇れるシステムではないか。	個人	126
	③最終埋立処分量が極小化されること シュレッダーシステムによる処理に限定することなく、多様な手法を検討すべき。 例えば、使用済み自動車を特殊な技法でおおまかに解体し、中国などの低廉労働力と雇用機会に対するニーズのあるマーケットにおいて手ばらし、分別処理をすることなど。	団体	127
	ことダストの処理に関しましても電炉および高炉、そして海外への鉄材料 （プレス）の輸出等も視野に入れ検討していただければと考えます。	企業	128
	家電と同様、自動車メーカーにリサイクルの義務を負わせたのは正解 彼らに廃車処理の困難さを身をもって教え、優秀な技術力をもっているメーカーに、今よりももっと高度なリサイクル技術を開発させ公表させる。そして、次世代のゴミにならない車を研究し、開発させることが埋立処分量の極小化につながる	企業	129
	管理型埋立処分場の受入容量の不足が現在危機的状況に迫られていることを考えると、信頼できる高性能な焼却炉の早期開発が急務である。高炉メーカーの溶鉱炉や小名浜製錬の反射炉が処理し始めてはいるが、本格化には未だ2・3年を要すると思われる。折角試みた地方の中小企業によるガス化溶融炉の挫折しているケースに、高炉メーカーの技術指導が加えられないものか。何らかの支援を施してやる必要があるように思う。	団体	130
	リサイクルに関わる減容、減量に繋がる部品等のさらなる技術開発が必要であり、埋立処分場が逼迫している状況から、ASRを埋立処分せずに、別な用途に使用するなど、埋立処分量の極小化のための技術開発にも努めるべきである。	団体	131
	リサイクルについては、「最終埋立処分量の極小化」だけでは不十分です。天然資源の消費を最小化し、材料はリサイクルを重ねてできるだけ長持ちさせ、最後に材料として、燃料として絶対に使えない最小限のものを捨てる、という原則と、それを担保する政策が必要です。廃材を用途を問わず使えばいいというのではなく、自動車を長持ちさせて不要な買い換えを抑制する政策、新車の材料の中で再生資源の割合を飛躍的に高める政策、などが必要です。	団体	132

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	最終埋め立て処分量の極小化 メーカーにはできる限りの対応を期待している。 【主体：メーカー】	個人	133
	1) 製造事業者にASRの引取りをもとめる前に、リサイクル率をあげてASRにさせないことであり、解体事業にメーカが関与することで、設計段階からの易解体性の向上と有用部品の増加が期待できる。 2) 材料の再生化のみならず、回収部品の新車への再使用の努力目標を設定し、エコカーの判断基準の一つに加える。 3) 将来的には再生車の型式認定も考慮する。	個人	134
	・埋め立てだけではなく、電炉などによる処理もASR引取費用の対象になるのかどうか。 ・埋め立てだけではなく、ASRの固化燃料化に関してもASR処理の対象とはならないか。 ・鉄資源（Aプレス）として海外に輸出されている部分に関してはどのように評価するかも検討してほしい。	団体	135
	最終埋立処分量が極小化するためには、自動車メーカーによる構造設計や原材料選択の工夫が推進されなければならない。	団体	136
	最終埋立処分量の極小化には、製造に携わる者の一員として、製造者の努力も必要と考えます。	個人	137
	自動車設計段階からのリサイクル性改善（＝ASR極小化）は、自動車メーカーとしての当然の義務でしょう。また、引取りが義務付けられる自社製品起源のASR量削減につながるので、各自動車メーカーは積極的に取組むことと思います。	個人	138
	最終埋め立て処分量の極小化はきわめて難しい問題だと認識しております。 まず最初に、使用済み自動車の適正処理の定義を検討する必要性があると思います。 フロンやエアバックインフレーターを処理すること、また油脂やバッテリーを選別することだけが適正処理といえるのでしょうか？ 使用済み自動車は複合マテリアルでできている商品だと思います。解体事業者が事前選別の中で、各マテリアルごとに選別しリサイクルすればダストの量も減らすことは可能ではないでしょうか。また、各マテリアルはリサイクルコストに見合わなければリサイクル費用から補填を検討していただきたいと思います。要はダストの量を減らすことが大事であれば、事前選別の段階が今以上に大事だと認識いたします。再考をお願いいたします。	企業	139
	既存のリサイクルシステムを基本として、リデュース、リユース、リサイクルの取組をより促進することによって、資源が再利用でき、将来事業化することが出来ればユーザーの費用負担が軽減できる。	団体	140
	「市場原理」と「環境」は相反するものではなく、「環境」に配慮できないものは市場でも生き残れない。民間でできるものは民間でという「行政改革」の観点からも、行政においてはルールの策定、罰則の強化にとどめ関係業者のイニシアティブで自動車のリサイクルの促進を進めるべき。 そのためには、自動車のリサイクルの法制化において自動車ユーザー、自動車製造事業者、自動車販売事業者、自動車整備事業者自動車解体事業者、シュレッダー事業者、ARS処理・リサイクル事業者などそれぞれにインセンティブの働くシステムとすべき。 特に、静脈産業ともいう「解体事業者」「シュレッダー事業者」「ARS処理・リサイクル事業者」についてはその産業の成長を促すよう配慮すべきである。また、リサイクルを進めていく中で埋め立て処分をする産業廃棄物が少なくなるような方法を検討するべきである。	個人	141
	今後のリサイクルを考えると、単に合法的な処理技術というだけではなく、環境負荷が低い処理技術が採用されるようにする必要があります。 特に、使用済み自動車の有価流通が実現すると、処理を委託する自動車メーカー等と、処理を受ける再資源化事業者との関係が 固定化し、このような固定関係が環境負荷が低い処理技術を排除してしまう可能性があります。 したがって、環境負荷を低減する技術を採用するインセンティブをどのように維持して行くかが大切だと考えます。	企業	142
	適正な競争原理というの市場原理のことであると思うのですが、現在の行政の指導および許認可の枠の中では地域および担当レベルでも見解が異なり、公平な競争が出来ないのが現状ではないかと考えております。 新しいモデルの策定に際しては既存の許認可を考慮しつつ、新しい規制もしくは指導を加えて、最終ユーザーが安心して廃車の処理を依頼できるシステムを構築していただきたいと考えております。 将来的に引取者の属するにせよ、再資源化事業者に属するにせよ廃自動車は廃自動車であるという明確な指標を提示していただいた上での競争が望ましいと考えます。 ダスト処理部分をメーカー等で負担し、廃自動車を有価で流通させるという案には大賛成ですが、廃自動車はすべて産業廃棄物であるという原則を明確にしていただきたいです。 有価・無価に関わらず最終最後まで廃自動車の処理を確認できる体制が望ましいと意見を述べるとともに、真に効果あるジャパンモデルとして世界に誇れるものを期待いたします。	企業	143
	現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること。 経済原理の導入により持続的な取組が実現するようなシステムづくり 【主体 経済産業省】	個人	144
	今まで関係事業者（特に解体事業者、シュレッダー事業者）が果たしてきた役割を十分に認識した上で、国による登録制度を導入し、適正な競争原理が働く仕組みをつくる。	企業	145
	シュレッダー事業者間及び管理型埋立処分場間の競争は、市場の実勢にまかせる。	団体	146
	適正な競争原理を働かせるべき、との考え方は、非常に重要であると考えます。なぜならば競争原理の働かない仕組みの中では、事業の継続はありえないからです。事業者が「コスト」と捉えるのでなく、それぞれの事業者の役割と責任を明確にし、事業として成り立つ制度とすべきだと考えます。	個人	147
	このシステムにおいて関連する夫々の事業者が夫々の役割のなかで、効率的、効果的な事業が営まれること、そして自由競争による健全なコスト決定に繋がることが、真の「ジャパンモデル」の形成に寄与するものと考えます。	個人	148

分類	意見内容	区分	意見番号
1. 基本的考え方	察）に示されている基本的考え方をGMは支持いたします。既存のリサイクルシステムの活用を基本とすべきであるということには同意いたしますが、セクターの中での市場原理に基づく競争、製品及びサービスの自由な流れが維持されることが必須と考えます。したがって、GMは、自動車に係わるシュレッダーダスト（"ASR"）の削減のみならず、有用部品市場及び再生金属等市場が利益を生み出すよう競争原理が効果的に機能するリサイクルシステムの構築を求めます。そのためには、使用済み自動車（"ELV"）のリサイクル・処分及び廃棄物の削減を促進するための、財務上のインセンティブが必要となると考えます。さらに、政府及び自動車製造事業者両方から、リサイクル技術の支援がなされるべきと強く考えます。	企業	149
	また、自動車会社によっては、解体しやすい車つくりに意を注いでおられるところも見受けられます。このような会社についても、メーカー負担に関し、何らかの優遇をすべきではないでしょうか。ドイツのBMWを訪問したことがあるのですがいかにリサイクルしやすい車にするかを頭において、材料の選定や、設計をされているようで非常に感銘を受けましたし、日本の自動車メーカーでも、リサイクルに関し、非常に先進的な方々にお会いすることもあります。	個人	150
	最終埋め立て処分量の極小化 高リサイクル可能車に対する税制面でのインセンティブの導入とそれによる普及の促進。 【主体：行政】	個人	151
	④「現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ」とあるところに関し、国の補助金を受けて、先進的なリサイクルに取組む、西日本オートリサイクル（株）のような事業者も、「現在の関係事業者」として役割分担できるしくみにしていただきたい。	個人	152
	「既存のリサイクルシステムの活用を基本とする」とあるが、基本としつつも、先進的な新形態の事業者も適正な競争原理のもとで、リサイクルの高度化に参加できるしくみとしていただきたい。発生してしまったASRの処理に対しては消費者から徴収した費用を支弁し、ASRを発生させないためにコストをかけた事業者に費用が支弁されないのは、適正な競争条件とは言えず、高度なリサイクルを実現しようとする事業者にインセンティヴを与えようとする考え方に合致しないと考えます。	個人	153
	適正な競争原理が働く仕組みであることについては、解体段階で回収したパーツが販売できる市場が必要である。その場合、パーツ部品としての品質条件も重要であるが、中古パーツを使用するにあたって保険制度に関連付ける事も必要。	企業	154
	④現在の関係事業者間の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること 適正処理分野における「競争原理」の導入は絶対に不可とすべき。 フロン、エアバッグ、廃油、廃液、タイヤ、バッテリーなどは社会的固定経費として関係者間で応分に負担すべきものであり、ここに「競争原理」を持込むことは不法投棄、不適正処理につながる恐れあり。むしろ、メーカー間のシュレッダーダスト処理の技法手法や製造段階におけるリサイクル可能な商品製造の取組などの分野で「競争原理」が発揮されるべき。	団体	155
	このことは使用済み自動車の処理コストをユーザーから容認されるものとするため特に重要であると考える。 しかし、現在は過当競争が、自動車リサイクルの障害となっていることを認識しておく必要がある。	企業	156
	基本的に競争原理・経済原則にのみ従うと景気や市況変動に振り回されることになる。自動車業界の全体の決まりとして、仕組みとして実施できるようにすべきと考える。	個人	157
	役割分担に関して現在の市場の状態を過度な競争に引き込まないよう配慮をお願いしたい。費用面の優位性のみが主題となりかねない事を憂慮する。	団体	158
	現在の関係事業者の役割分担を前提にして適正な競争原理が働く仕組みにするための方策としては、車種別標準解体費用（フロン回収、エアバック取外し費用等も含む。）が公正な機関によって提示され、それを基準に都道府県単位で解体事業者団体と自動車メーカー・ディーラーとの間で解体費用の折衝が行われる制度が考えられる。解体費用を市場原理にまかせてしまうことは現実的ではなく、独禁法の適用除外が検討されて良いのではないか。自動車メーカー・ディーラーの圧力に負けて解体業者が費用を取り切れていない都道府県が多過ぎる。 問題は、公正な機関の調査費用を誰が負担し得るかという点にある。現状では解体事業者に負担能力は無い。調査作業自体は（株）自研センターに能力がある。	団体	159
	最初からリサイクルにむやみな「価格競争」を導入すべきではない。 必要な要素として「競争原理」について触れられていますが、現状では、既存のリサイクル事業者にむやみに価格競争を働かせるしくみが導入されれば、部分的には高度なリサイクルが行われたとしても、全体的にみると逆に環境負荷が増加することが懸念されます。「競争原理」は製造者の自動車の設計段階でリサイクルしやすい製品や有害物質の出ない製品の開発に対して直接働くようなしくみを導入するべきです。制度の導入当初は、まずはリサイクルや有害物質の処理にかかわる費用等については一定した公定価格を設けることによって国内全体のリサイクルの質を高める必要があり、質の確保がないまま「価格競争が先にありき」の議論をするべきではないと考えます。	団体	160
	4つの要素の「競争原理が働く仕組み」即ち、市場経済原則だけではリサイクルは困難でリサイクルを促すインセンティブが必要であると思う。 特に、本報告書の根幹をなしている自動車ユーザー・自動車製造事業者・自動車販売事業者・自動車整備事業者・自動車解体事業者・シュレッダー事業者・ASR処理リサイクル事業者を同列に並べて議論することに無理はないだろうか。 特に、社会経済的に強者である製造事業者と弱者の解体事業者を同列に並べてシステムを作ることには無理があると思う。	個人	161

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	今回の案は、使用済み自動車のリサイクルが、埋め立て処分費の高騰から、シュレッダーが逆有償となったことに起因して適性処理がなされなくなったとの認識であると思われる。 しかしこれは事実であろうか。 まず放置自動車の件であるが、使用済み自動車はエンドユーザーのみが放置しているとは到底思えない状況であることも事実であります。 ・ナンバープレートのみか車体番号もグラインダー等で確実に除去されている。 ・道路から直接進入できない空き地にも放置されている。 ・段積みされて放置されたケース ・相当に部品を取られて放置されたケース　等々素人のユーザーでできるとは思えない状況である。 また 数社の解体作業を見学した中で、フロンを適正に処理している解体業者は非常にまれであり、「真面目にやったら商売にならん」と豪語する者がいるのも事実である。 従って、フロン処理・回収やASR処理の費用を誰かが負担すれば実行できるとした今回の案には全面的には賛成しかねる所以であります。	個人	1
	現状の自動車のリサイクルシステムにおける閉塞感の最大の原因は、誰が主体的にシステムを再構築し、誰がリサイクル費用を負担するか」が明らかでなかったためと思われる。 今回の中間報告において、「新たな自動車リサイクルシステムの構築および運用を行う主体は製造事業者および輸入業者」であり、「リサイクル費用を負担するのはユーザー」であると整理された意味は大きい。	団体	2
	3. 事業者と市場との関係について 別表1のリサイクルシステムイメージ図（叩き台）には、輸出・有用部品・再生金属等の各市場にはそれぞれ「引取者」「解体事業者」「シュレッダー事業者」から→となっている。 現実は各事業者から輸出・有用部品・再生金属等の各市場に流通されている。このイメージ図では例えば解体事業者は有用部品のみの取扱いしかできず、輸出・再生金属市場には流通させてはならないとの誤解を与える。 いずれの事業者からも3つの市場に→とし、流通できるよう訂正をお願いしたい。	個人	3
	誰でも出来ると言う仕掛けは責任がボケるから一番心配である。 今メーカー、ディーラー（中古車販売業者含む）、自動車解体業者、シュレッダー業者と段階を踏んで見る時、後二者の業界が虚弱と思われる。これを機会に業界、行政を通じてこの業界を育成して行かねばならないのではないか。	個人	4
	大前提として、「製造事業者、輸入事業者に使用済み自動車の引取り、解体、シュレッダー、ASRリサイクルに対して、自ら又は委託して適切に処理することを義務づける。」ことで種々の問題点の解決がし易くなると思う。	個人	5
	自動車リサイクルW．Gが考えられた別表1．2でよいと思う。家電のようにAグループ、Bグループというようなグループ化はやめてほしいリサイクルの現場では、メーカー別やグループ別に分別するエネルギーとコストが無駄である既存のシステムや業者の活用は大いにすべきだが、その選定にあたっては厳重にチェックすること	企業	6
	使用済み自動車に関連する業種は概ね7種に分かれるが、これを三分類とし、製造からダスト処理までの関係を強化し、流通の責任を明確化すべきである。 （理由） 関係者（企業）とは、概ね次の業種に分類が出来ると考えられる。 Aグループ 製造者（メーカー） 販売者（ディーラー） Bグループ 拠出者（ユーザー） 引取者（新車・中古車販売、整備）運搬 Cグループ 解体者（部品取り含む） シュレッダー業者 シュレッダーダスト処理業者 Aグループは、Cグループから排出される ・事前選別ガイドライン対象物件（5種目） ガソリン・軽油など燃料、エンジン・トランスミッションなどの各種オイル類、冷却液、バッテリー（鉛・電解液、蛍光管 ・ガイドライン対象物件以外の公害性物件（5種目） 上記以外、フロン・エアーバック・発煙筒・廃タイヤ・ガソリンタンク ・ゴミ減量化・リサイクル促進物件（4種目） 窓ガラス・ゴム・プラスチック類・バンパー についての安全処理技術向上並びに最終処理場所確保とダスト類からのリサイクル化に努める。 Bグループは、使用済み自動車として認定する手続き並びに適正処理ルートに乗せる作業及びマニフェスト制度の完全運用に努める。 Cグループは、Bグループから処理委託された使用済み自動車につき、事前選別ガイドラインに添って、環境保全に配意しながら、適正処理とリサイクル化に努める。	団体	7
	その「自動車リサイクル法」の骨子に当たるフロン・エアバック等を再資源化事業者から引取りを求められた場合、自動車製造事業者は、それを引取り適切な処理をするとともに、必要な料金を再資源化事業者に支払うという取り決めは、環境負荷の減少及び社会への責任を果たすということから合理的な仕組みと考えます。	個人	8
	更に、このたび国の助成として回収機配備促進の予算処置も行われ、オゾン層保護、地球温暖化防止の為に各関係者の役割強化を図って来ており、オゾン対策は、自動車の環境対策の中でも極めて緊急かつ重要な課題と認識しております。従って、フロン大気放出を禁止し、回収したフロンの引取り義務は是非とも必要と考えます。	個人	9

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	・フロンの引取り 欧州における経験は、最小のコストでかつ環境にやさしい方法でフロンを回収するためには、法的な登録を受けた解体事業者が最も適切な事業者であることを示しています。JAIA／ACEAは、これを行なう能力があることが解体事業者が登録を受けるために充たされねばならない法的要件の一部であるべきと考えます。 上記の我々のコメントにかかわらず、いずれの解体事業者からの要求であっても製造事業者／輸入事業者がフロンの回収・処理を行なう責任を負わねばならないと政府当局が決定するならば、製造事業者／輸入事業者は、当該製造事業者／輸入事業者が指定した事業者に引き渡された場合に限り、フロン回収・処理を求められるべきです。この場合、製造事業者／輸入事業者が責任を負うべきフロンに限り、かつ、これを行なうための全コストを自動車ユーザーから回収できる場合に限り、処理を求められることをシステム上保証されることが重要です。	団体	10
	エアバッグの引取り 爆発性を有する装置（エアバッグ、シートベルトテンショナー）の増加に伴い、欧州での経験は、エアバッグは一般的にそれが装着されている自動車の中で処理されるのが最良の方法であることを示しています。解体事業者は、適切な訓練と技術的支援があれば、騒音を含む他の環境基準に完全に合致する方法により車上で処理することができます。また、欧州における経験では、エアバッグは解体でき、有価部品として販売し利益を得ることができます。専門家によって車上以外の場所でこれらの装置を処理することは、環境上何の利益も無いばかりか大きなコスト増をもたらします。またこれらの装置の貯蔵や輸送を要求することは、まさしく環境に対する不要な障害をもたらすものです。 従って、JAIA／ACEAは、爆発性を有する装置の処理は解体事業者が登録を受けるために充たすべき法的要件の一部とならなければならないと考えます。	団体	11
	①フロン、エアバッグのメーカー引取り：これらの部品・物質は最近登場または、問題と判明したものであり、例えば、廃油等とは異なり、市場での廃棄処理方法やインフラが一般化されるには至っていないものである。そのため、適正な処理が行われなかったり、処理委託先が不明確である。または、新たな処理コストの発生になっているものである。 従って、このようなアイテムに対し、製品情報を最も知る立場にあるメーカーが関与する事は効率的である。ただし、実際の運用にあたっては引取り条件等により、出す側（再資源化者等）の役割・義務も明確にし、その確実な履行を促すべきである。それがないと、システムとして完全ではないし、ユーザーからの大切な費用拠出に対する説明にならない。また、再資源化者が、単に自分たちが拠出している経費が軽減されるのみと、考えはじめると従来、自ら処理していた（従って、事業者によってはコスト低減努力を重ねてきた）廃油などの「引取り」もメーカーに依存する風潮となり、本来の目的である継続的な環境改善努力とコスト低減努力が損なわれることになりかねない。「フロン・エアバッグ引取り」の意味と健全な市場競争を助長するような制度・仕組み（インセンティブ？）を考えるべきである。	個人	12
	1. フロン・エアバッグ等の引取り、処理を再資源化事業者から求められた場合にはこれを行うということについて、自動車メーカーが自社製品（輸入事業者は自社輸入品）を販売する際にフロン・エアバッグ等の引取り、処理のための費用を予め車両価格に加え、自動車販売事業者に車両を納入する。	団体	13
	フロン／エアバック、ASRの引き取り 製造者として必要な責務と考えます。	個人	14
	フロン及びエアバッグを適切にかつ効率的に回収することは、解体事業者としての最低限の要件とすべきです。回収処分の過程において発生するコストは、通常のビジネスコストとなり、それは、ELVが解体事業者の手に渡った場合のELV処理費用に反映されます。フロン、エアバッグ回収は、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が責任を負うべきフロン、エアバッグに限り、かつ自動車ユーザーから全コストを回収できるしくみとする必要があります。	企業	15
	自動車の解体事業者や（シュレッダーダストの場合は）シュレッダー事業者から要請があった場合には、製造事業者および輸入事業者によるエアバッグおよびフロンの回収・処理を義務づける制度を創設することについては、日本としての根拠があるものと思われる。しかしながら、そのような制度は、エアバッグやフロンなどの処理全体を出来るだけ効果的にする形で、特に廃材の移動をなるべく少なくすることにより、コスト効率が高く且つ総体的な環境への負荷を最小限に抑えることのできる方法が適応できるように、策定されることが望ましい。	その他	16
	・「ASR（シュレッダーダスト）の引き取り」はやめるべき。 ASRは多様な素材が混ざった上に、オイルや薬品が染みているため、リサイクルは困難。わざわざリサイクル効率を下げているようなもの。 素材ごと部品ごとに回収する（タイヤ、バンパー、シート等を引き取り、エアバック等も適正に処理する。）ことにより、リサイクル可能性が拡大する。 →マテリアルリサイクルが可能となる。 →単一素材であれば、ケミカル・サーマルリサイクルも容易となる。 また、ASRに他の廃棄物の破砕物が混入を見分けることが困難。ベッド、家電品等の不正な混入を行うなどの不正処理を誘因する。正直者がバカを見る可能性がある。 なお、不要部品等を自動車製造事業者に引き取られるのであれば、使用済み自動車の引き取り段階で有償取引が可能となり、廃車の不法投棄は大幅に削減されると思われる。	個人	17

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	自動車メーカー若しくは輸入業者に「シュレッダーダスト、フロンガス、エアバッグ」を引き取らせるとされているが、これは、現実論としてどのような対応を想定されているのか確認いただきたい。具体的には次のいずれか。 a) 解体業者が自動車メーカーに「回収したフロンガスを詰めたボンベ」と「ELVから取り外したエアバッグ」を、シュレッダー事業者が自動車メーカーに「シュレッダーダスト」をそれぞれ発送すれば、解体事業者とシュレッダー事業者は、その役割を果たしたことになる。 (文字どおり) b) 解体業者またはシュレッダー業者が、これら3品目の処理記録としてマニフェストを自動車メーカー若しくは輸入業者に提出すれば、処理した量に応じて、処理費用をいただける。 貴説明書には、「以上により、使用済み自動車のリサイクル実施過程での有償取引を回復する。」とあるが、我ら解体事業者が粛々とこなしている、平成7年6月厚生省発行の「シュレッダー事前選別ガイドライン」に即した、液抜き・バッテリー除去・廃タイヤ取り外しという作業に対する対価も、リサイクルの実施に必要な費用として認知されなければ、「有償取引の回復」が実現されないことをご理解いただき、今回の説明をこの主旨に訂正いただきたい。 更に、ELV発生地点から解体事業者作業場までの輸送費用も織り込む必要がある。 貴説明書に記載されている「3品目引取り」プラス「事前選別ガイドラインに即した作業対価」プラス「ELV輸送費用」を負担して、初めて、新たなリサイクルシステム構築運営に中心的役割を果たせるのではないだろうか。 注：事前選別ガイドライン」では、フロンガスは気体ゆえに廃掃法上、廃棄物に該当しないため、「除去回復することが望ましい」という曖昧な記載しかされていません。 更に、イニシャティブ通り、リサイクル率向上を実現するなら、真剣にリサイクル部品（中古部品＋リビルト部品）の流通に努めることも必要であろう。特に、新車から5年を経過した車を、必ず高値の純正部品で修理することは経済的に合理性を欠くものであろう。欧米ではリサイクル部品が全部品需要の15～20%を占めるのに対して、日本では、わずか2～3%ゆえ、需要を掘り起こす余地は有る筈である。	団体	18
	3－5) ASR・フロン・エアバックのメーカー処分が及ぼす影響 自動車リサイクルシステムのあり方について (2)関係者の役割分担にASR・フロン・エアバックなどは再資源化業者から求められた場合、メーカーが自主または委託により処分することが記載されている。つまり解体業者には、メーカー車種別に分別保管する必要が生じる。家内規模の業者では場所の問題が無視できない。回収ピッチを早めると収集費用が嵩む。それは誰が負担するのか。運搬コストを抑えようとすると、保管スペースは無視できない問題になってくる。結果、仮置き・山積みなど景観を損ねる状況を招くほか<現状、フロンは解体業者が、ASRはシュレッダー業者が社会的道義的責任に基づいて処分している。ASRについてはプラント処理のため様々なものが入り混じるため、実質メーカーごとのASR分別は無理である。車種ごとのダスト原単位をメーカーは明確にする必要があると思う。	個人	19
	自動車メーカーが、シュレッダーダストや、フロン・エアバッグを引き取る役割を担うことは、より健全なリサイクルシステムの推進に大きく貢献することであり、非常に重要なことと考えます。ただリサイクル製品にかかるコストについてはすべてメーカー負担とするのではなく税控除等の法律の整備も必要と考えます。	個人	20
	特に、リサイクル実施過程において、有害物であるフロン、エアバック、ASRのメーカー引取りは、環境負荷の発生防止の観点からもメーカーの責務と考えます。しかし、廃油、廃液等の引取りについては、既存のリサイクルシステムとした業が成り立っていることから、それらの処理業者を活用して行くべきかと思います。 なお、引取り3品目の中でフロンを特化して物を言うならば、フロンは従来から回収・破壊システムを立ち上げ、より積極的な取組をして来てい	個人	21
	自動車メーカー・輸入事業者 シュレッダーダストをできるだけ減らす、つまりリサイクル率をできるだけ高めることは当然メーカー責任ですが、ダストを引き取ることもメーカー責任とすることが果たして妥当でしょうか？他の廃製品のダストも、各業界の引取責任となることが一般的なら、やむをえないと考えますが、ここは一考を要すると思います。 フロン、エアバッグの処理については提案で賛成。	個人	22
	フロン／エアバック，ASRの引き取り 製造者責任の考え方から、申し出のあった物については自動車メーカが引き取る事は乗用車／商用車に拘わらず必要な責務と考えます。 但し、国が認定（適合基準を満たした）した環境事業者で、且つ自動車製造業者が指定する業者の申し出に限り、その責任を負う事にすべきと考えます。	個人	23
	メーカーは解体業者から最終処分ダスト迄の間で、処理困難となる事はメーカーが責任を持って行なう事とする。そうする事によりメーカーも作る時点で完全リサイクルの出来易い車を作る様になると思う。	企業	24
	「フロン・エアバック・ASRの引き取り」に関して 1. 引き取り品目は、フロン・エアバック・ASR の3品目に限定すべきである。 2. 引き取り条件の緩和、簡素化を図るべきである。 ＜　理由　＞ 1. オイル・LLC等は日常の車両稼動の中で常時発生するものであり、上記3品目の様に、自動車の廃車処分時等に限定されたものではない為、各事業者の日常の活動の中で対処すべきものと考えます。 2. 従来のフロン回収システムの運用の実態を踏まえ、処分の利便性を良くすることが大切であり、コストの低減、適正処理のあり方、役割分担等、引き取りに関する諸条件の緩和・簡素化等、適正な設定と、日本の市場の特徴を良く踏まえた上、より一層の体制整備が必要と考える。	個人	25

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	自動車メーカー、輸入事業者に対する「拡大生産者責任」として、ASRの引き取りとそのリサイクルを課すとしていますが、賛成できません。その理由は新たな自動車リサイクルシステムがシュレッダー処理を前提としたものであると、社会的にも国際的にも理解されてしまうことが危惧されるからです。自動車リサイクルシステムが混乱した第1の理由がシュレッダーダスト問題であることは十分に認識していますが、もとをただせば、事前選別の不徹底と自動車メーカーによるDesign for Recyclingがこれまでほとんど実践されていなかったことに原因があり、ここにメスをいれるのが一番であると考えるからです。 自動車メーカー、輸入事業者に対する「拡大生産者責任」として、フロン・エアバッグ等などの有害物質の引き取りと処理費用の支払いに関しては賛成します。ASRは廃車処理の結果生まれた産物である一方で、もともと乗用車に搭載されていたこれらの物質は、製造メーカーが最初から意図的に搭載していたものであり、その引き取りをメーカーに課すのには問題はないでしょう。これを機会に有害物質に関する議論を深め、事前選別対象物質のさらなる検討＝フロン・エアバッグ「等」の「等」を、しっかり吟味していただきたい（たとえばLLCや鉛含有部品など）と思います。解体業者等はそれを取り外すことによって経済的利益が得られなければ、必要以上の解体をせず、それがそのままプレス・シュレッダー処理に至る、それが現実ではないでしょうか？その意味でオランダARNのプレミアム返還制度の導入（もちろん日本の国情に合わせての修正は必要でしょう。）は、日本の解体業者のレベルアップに役立ち、必然的に適正処理の推進とシュレッダーダストの削減に貢献することと確信しています。	個人	26
	・シュレッダー業者としては、ダストをメーカーに引き渡すことができるという案については大いに助かるが、これは現状が一朝にして変り、突然処分場が増えると思えないし、安価で処分できると思えない。この部分はメーカーも反論があるだろう。実際、自動車メーカーの主要仕入先である高炉メーカに対し、ダストの高炉吹込みによる大量処理を要請するであろうと思われるのでこの条項を外す必要はない ・フロン、エアバックの処理については今頃何を議論するのかという感がある 簡単なことなので実行あるのみ ・これらのことにより、廃車の有償取引を回復するという項目については(1)-2でも述べたように力でねじ伏せようとせず、自然体が良い ・家電のようにリサイクル料金の公表をする ・メーカー別にグループ化するのか	企業	27
	自動車メーカーが、フロンやエアバックの引き取りやシュレッダーダストの役割りを担うことは、より健全なリサイクルシステムの推進に大きく貢献することであり、非常に重要なことと考えます。 また、自動車メーカーがこの役割を担うことで、各自動車メーカーが商品開発の段階から、リサイクルのことを考えた上での材料選定をはじめとする、車づくりを進めることにつながるものと思いますので、ぜひ、各自動車メーカーが、環境にやさしい、出来れば、全く環境負担のないゼロエミッションカーの開発に向けて努力を続けてくれることを期待しています。	個人	28
	メーカーがシュレッダーダスト、フロン、エアバッグを引き取ることは、しっかりしたリサイクルシステムを構築することに重要な役割を果たすと思います。自動車メーカーは、リサイクルに配慮した自動車の開発・生産に更に取り組み、将来的には、埋め立て処分など環境に負担を与える物質を一切使わない、究極のゼロエミッション自動車を開発して欲しいと思います。	個人	29
	リサイクル推進にあたって、自動車メーカーがシュレッダーダストや、フロン・エアバッグを引き取る役割を担うことは、より健全なリサイクルシステムの推進に大きく貢献することであり、非常に重要なことと考えます。 自動車メーカーがこの役割りを担うことで、各自動車メーカーが車両の開発の段階から、リサイクルのことを考えた材料・構造の車作りを進めることにつながるものと思います。是非、各自動車メーカーが、環境にやさしい、できれば、全く環境負荷のない自動車の開発に向けて努力を今後一層続けてくれることを期待します。	個人	30
	自動車メーカーが生産者の責任として一定の役割と責任を果たしていくことは当然であると考えており、シュレッダーダストやフロン・エアバックの引き取りや環境負荷の少ない自動車の開発推進や一歩踏み込んでリサイクルまで視野に入れた車作りも進めていくことが必要と考えております。	団体	31
	自動車メーカが廃棄物の処理回収を積極的に引き受ける事で、健全なリサイクルシステムになる事が重要である。かつ設計段階でのリサイクルを考慮した製品開発を推進する事で、良循環になると考える。	個人	32
	自動車メーカー フロン等再利用が難しいものを引き取ることや、よりリサイクルを考えた自動車を開発することは、製造者としての責務である。	個人	33
	中古部品の流通ルートの確立と展開	団体	34
	メーカーとして、リサイクルパーツの市場開拓、基準等を設定し、解体業者が回収したパーツの売り先を確保する。	企業	35
	リサイクル部品の利用拡大には部品の互換性に関する情報が公開されることも重要である。今後はプラットフォームの共用などにより部品の共通化が進展していくことが見込まれるため、自動車メーカーや部品メーカーがこれまで以上に部品情報を広く公開していくことを役割に追加すべきである。	団体	36
	有用部品の利用者となるべき製造事業者の引き取りシステムに組み込むことが必要と思う。	個人	37
	「自動車輸入事業者」に「自動車メーカー」と同様の役割分担をさせるのは、無理ではないでしょうか？　私も輸入車に乗っていますがディーラーの対応から考えると、整備・修理レベルの技術力はあっても、本当の製品技術は大して持っていないのではないでしょうか？　その対応力レベルを調査・検討して欲しいと思います。	個人	38

パブリックコメント提出意見　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	責任は、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者にあるとGMは考えます。したがって、そのような製品を市場に導入する主体が、リサイクル及び回収の主導権を担うべきですが、その責任は、その製品の経済的恩恵を受けるすべての主体と分担すべきものであると考えます。 しかしながら、自動車輸入事業者の場合、他の要因も考慮に入れなければならないと思います。例えば、自動車輸入事業者の責任を定義する上で、どの時点での自動車輸入事業者が責任を負うべきであるのか、明確にするように求めます。 案)においては、どの時点の自動車輸入事業者であるのか、つまり、新車販売時の自動車輸入事業者なのか、ELVとして排出される時点での自動車輸入事業者なのか、特定されていません。新車販売時点と廃車時点で自動車輸入事業者が異なる場合、市場に製品を導入した主体が責任を持つべきという基本理念に立ちかえれば、自動車販売時点での自動車輸入事業者が、輸入者としての責任を負うと考えます。 ELV排出時に自動車輸入事業者がすでに不明となっているような場合には、第三者機関を設立するということに、GMは賛成いたします。	企業	39
	平行輸入および個人輸入に関するリサイクルシステム系統には、自動車の製造事業者 輸入事業者はいかなる責任をも負うものではないと、我々は理解している。	その他	40
	大型トラックから軽トラックに至るまでの商用車は、物流の主役をになっており、国民生活に深くかかわっている。 これらの商用車は、自動車メーカーで製造されるシャシ部分と、貨物の形状、輸送形態に応じて車体メーカーで製造される架装 荷台)部分からなる。 一般に架装部分は自動車メーカーから出荷された後、ユーザーの要望により車体メーカにより製造架装される。 従って、架装部分は車体メーカの技術で製造されており、構造や使用材料も自動車メーカーでは把握していない。 使用済み商用車をリサイクルする際、架装部分で使用している材料やフロン 冷凍車等)また、そこから発生するASRの適正処理をするためには、車体メーカーも積極的に役割を担うべきである。 そのためには車体メーカーも自動車メーカー、輸入事業者と同等の枠組みに入るのが望ましいと考える。	個人	41
	フロン、エアバッグ、ASR引き取りが自動車製造事業者 輸入事業者 製造する事業者)となっております。 しかし、トラック、バス等商用車は車体製造事業者が車両のある部分を自動車製造業者と同等の立場で製造を担当している現状があります。 この場合、車体製造事業者も製造事業者となり自動車製造事業者と同等の役割が必要になり、車体製造事業者も明記する必要があると考えられます。	個人	42
	【廃自動車のリサイクルシステムについて】 廃棄物自動車の処理費は、家電のリサイクル費よりも高額になることは明らかであるため、これをユーザーに求めることは、現実的ではないと考える。 また、ユーザーの責任で処理費を後払いさせた場合、高額な費用とその処理手続きなどから、個人負担が大きくなり、結果として不法投棄の増加が懸念される。 ・メーカーは企業責任で、予め新車価格に処理費を上乗せして販売することを提言する。 ・国は、リサイクル新法により、メーカーの責任において、廃車となったものは、全て引取り、リサイクルすることを義務付けすべき。また、再生されたものは、メーカーが全て使うことを義務付けるべき。	不明	43
	・製造事業者が、使用済み自動車をリサイクルルートに適切に乗せるための一定の責任を負うべきである。 この報告書案では、製造事業者の責任として、引き取りの責任、リサイクルシステムの構築・運営を行うことが明記されたものの、非常に限定的です。なぜなら、リサイクルルートに適切に乗せる責任は、ユーザーや引き取り業者になっており、一方で、製造事業者の引き取りに関しては引き取り場所、荷姿、性状などの条件を一方的に製造事業者が設定できることになっているためです。このことは一方で、 既存のリサイクルシステムの活用を基本とする」ことと矛盾しかねず、逆に不法投棄や不適正処理の助長にもつながりかねません。 リサイクルシステムをトータルで見れば、リサイクルそのもののみならず収集や運搬等にも費用がかかるのですから、製造者が一方的に条件設定したところに戻ってきた分だけを処理すればよいという限定的な責任ではあまりに不十分です。	団体	44
	(1) 先に本会では 廃棄物政策に関する意見」 平成11年 1月)において、 生産・流通事業者については、使用済み製品のリサイクルや適正処理に対して資金的物理的責任を含むという 拡大生産者責任」の考え方が具体化される必要がある。」との意見を述べたが、特に自動車の場合、その構造や素材のあり方がリサイクルや最終処分をするうえで重要な意味を持っており、自動車製造事業者はこれを決定し、熟知している立場にもあるので、他の 関係者」とは比較にならない大きな責任と役割を有している。このことを強調し、明確にすべきであり、従ってその具体的な役割はフロンガスの処理などに限定されるものではない。 (2) また、自動車製造事業者は、使用後のリサイクルのみでなく、自動車の生産にあたってリサイクルを容易にする構造や素材とする責任と役割があることも明記すべきである。	自治体	45
	・車の処理については製造メーカーに一任する。製造メーカーが独自に処理、またはリサイクル業者に車の処理を委託する。その際車毎にリサイクルし易さ等により、処理費が決められる様にする。このことでメーカーのリサイクルへの取り組みを喚起する。 ・実際にはディラーがカーメーカーの代行をすると思う。 ・輸入車に関しては販売会社が代行する。	個人	46
	リサイクル推進の主体者が社会的に強者である製造事業者になった場合のみシステムがワークすると思う。 そのためにも、製造事業者の拡大製造者責任の適用範囲を明確にすることが欠かせないと思う。	個人	47
	案は、それぞれの持ち場でどのような役割を果たすのかを示すのみで、全体のシステムからはみ出る不法行為が起きたときに誰が統一的に責任を持つのかを示していません。これでは役割分担を示したことにならないと思います。 循環型社会形成基本法においても、拡大生産者責任の考え方が取り入れられています。私たちは、個々の分野でそれぞれの主体が役割を果たすのは当然としても、全体はメーカーが責任をもつことにしないと制度は機能しないと考えます。例えば不法投棄が生じた場合、不法投棄をするユーザーのモラル云々と言っても制度は機能しません。不法投棄があった時にメーカーが回収とその費用負担、環境保全、原状回復などの責任を持たせれば、事業者側で不法投棄を防止するシステムを自ら構築するはずです。	団体	48

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	過去に不法投棄された自動車の処理 長期間放置又は不法投棄された廃自動車は、平成12年に確認しただけで県内6万台以上に及んでおり、これらのうち多くは、管理者不明又は管理困難な状況となっている。 これらには、ごく安価でディーラーから引き取られた後、鉄スクラップの市況変動によりエンジンなどの有価物部分のみを取り外して放置したものもあり、ディーラーなどは放置されることが予測可能であったとも考えられる。メーカー及びディーラーの負担のもとでこれら放置自動車の処理をすべきである。	個人	49
	不法投棄された場合の責任は「拡大製造者責任の原則」のもと、製造事業者がとるべきであることを明確に示すべき。 「家電リサイクル法」では、排出時負担のもと、リサイクルのルートに確実に乗って、メーカーのところに戻ってきたものだけをメーカーが処理する責任になっていますが、ルートに乗らなかったものについての責任が規定されていないために、自治体に過重な負担がかかることが懸念されています。 不法投棄された分を確実に処理することの責任は製造者が追うべきであることをはっきりと明記しておくべきだと思います。	団体	50
	拡大生産者責任原則のもと、不法投棄への対応の責任はメーカーが取ることを明記すべき 「家電リサイクル法」では、廃棄時負担の下でリサイクルのルートに乗ってメーカーに戻ってきたものだけをメーカーが処理する責任になっているが、ルートに乗らなかったものについての責任が規定されていないために、自治体に過重な負担が不当にかかっている。不法投棄された分を確実に処理する責任はメーカーが負うことを明記すべきである。	個人	51
	放置車両を引き取り処理した業者に対し、自治体を通じ処理料を支払う。(現行通り)	団体	52
	最後に各役割分担等の基準策定においては現状を見るのはもちろんですが、将来の事業継続性、および地域特性への配慮などを重ね登録要件を法制化していただきたいと考えます。ユーザーが責任を持ち廃自動車の処理ができるバックヤードの構築と、各取次ぎ機関の円滑なコミュニケーションが大きな課題であり、登録事業所の選定基準によりこの「ジャパンモデル」の成否が分かられるのではと考えます。	企業	53
	中間報告案を一読して感じるのは、自動車メーカーの廃車回収義務等の責任回避姿勢。	個人	54
	② 自動車製造事業者等 イ) ASRの引き取り 下記項目を追加していただきたい。 ASR発生回避処理実施事業者から求められた場合には、その回避した発生量のASRのリサイクルまたは処理に要する費用に相当する費用をASR発生回避処理実施事業者に支払う。	個人	55
	情報の開示は必要だと思われるが、ASRを引き取り、リサイクル及び処理を自らまたは委託して実施すると言うのは疑問である。	団体	56
	環境整備を進めることに対して、シュレッダー処理に対する責任はどこにあるのかを考えます。先ず、製造責任としての自動車メーカーが挙げられます。また、自動車は、裾野の広い各産業から成り立つものであり、素材業界を含めた幅広い関係業界にも責任の一端はあります。われわれユーザーにもあるかもしれません。現在、法制化が検討されているリサイクル法案には自動車メーカーのシュレッダーダスト引き取りが予定されているとのことであり、自動車メーカー側は責任を十分に果たす姿勢を示していると感心しています。	個人	57
	ASR引き取りを自動車メーカーに求めてもよいが、実効性は薄いだろう。 シュレッダーダストは、メーカー別に分別することは極めて難しい。従って、これの引き取りに市場原理を働かせるのは無理があるものと思う。	個人	58
	フロン・エアバック・ASRの引取り(求められた場合)があるが、これ等は自ら製造又は輸入を行った自動車に関するものとなっているが特にASRは自動車メーカー毎に分ける事は困難であり、再資源化事業者を自動車メーカー等の系列化することになる可能性がある。 この事は非効率なシステムになる恐れがある。 ASRの引取りは全ての自動車メーカー等が共同で行う様にしてASR引取り機構を設け、自ら製造等を行った自動車と限らず引取られるシステムにすべきと考える。	企業	59
	弊社はシュレッダー業者として永年ASR処理に翻弄されて参りましたが、今回の自動車製造業者及び輸入業者が求められた場合ASRを引き取るという、私共にとっては真に夢のようなこの審議会案に関しては、これを絶対に実現されますよう強くお願い致します。これだけ廃棄物の問題が大きく社会問題化している時代に、製造者が何らその問題となるASR処理に関し責任を負わなかった従来のリサイクルシステムは大きく是正されるべきであり、製造者もその一端を負うべき事は当然であります。	企業	60
	現在考えられているシステムに於いてASRの処理については、『自動車メーカー又は輸入業者は、シュレッダー事業者より求められた場合にこれを引き取り、リサイクルを実施する』となっているようですが、『求められた場合』という部分を削除して、『ASRについてはこれを引き取り、リサイクルを実施する』というように訂正して頂きたいと考えます。	企業	61
	本年4月1日より実施される廃家電リサイクルシステムにおいては、東芝、松下グループのAルートと、日立を中心としたBルートという、大きな2つの流れで実施されることとなったため消費者は廃家電をそれぞれ別々のルートに分けて出す必要があります。 しかし今回、この自動車リサイクルシステムを構築する際には、メーカー別ルート分けは行わないようにお願いしたいと思います。『自動車メーカー及び輸入業者としては、ASRの引き受けは義務だから引き受けるが、ウチはトヨタグループなのでトヨタ車及び関連ルート車のASRのみ引き受ける』というような事態になってしまっては、折角のASRリサイクルシステムが絵空事になってしまう恐れがあると考えるからです。	企業	62
	カーメーカーや輸入事業者が、シュレッダーダストやフロン、エアバッグ等を引き取る役割を担うことには、現状および先々への「環境にやさしい車づくり」開発につながることにもなり、重要なことと考えます。ただ、カーメーカーや輸入事業者が"委託"するとした場合には、国内におけるカーメーカーと部品メーカーの関係において「委託内容」の明快な役割分担も必要になってくるものと考えます。	個人	63

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	ASR JAIA／ACEAは、シュレッダーレジジューの取扱いは複数の業種の設備にかかわる横断的な問題であると考えています。 従って私共は、あらゆるソースから発生するシュレッダーレジジューを処理する能力を活用することを保証するため、日本政府は関係者間の協議を奨励すべきであると考えます。 JAIA／ACEAのメンバーは、そのメンバーが輸入した自動車に起因するASRを特定することは技術的に極めて困難であると考えています。私共は、JAIA／ACEAのメンバーが日本に公式に輸入した自動車に由来するASRについてのみ責任を求められることが保証されるメカニズムが導入される場合に限り、再資源事業者から処理を求められたASRのリサイクル又は処理の責任を受け入れることができます。 ASRの処理について共同の取組みが行なわれる場合には、JAIA／ACEAは、競争政策に矛盾しない無差別原則により、これらの設備の利用がメンバーに対し開かれたものであることを要望します。	団体	64
	②ASRのメーカー引取り：上記よりも、もっと多くの問題を孕んでいるように見える。しかし、直面する処分場問題への直接的な対応策となり得ることも事実であり、自動車メーカーは真摯に対応方法の検討を始めるつもりである。ただし、処理施設の拡充完了等、この問題が解決するまでの時限的な措置とすべきと考えます。	個人	65
	メーカー責任でこのASR引き取りを考えていただけるのは、我々シュレッダー事業者にとっては、大変ありがたいことです。しかし、これは、現状の改善には直接つながらないと考えます。 先にも述べましたが、グレー部分が多すぎるのではないかと考えます。現状では、メーカー責任として、やむを得ない状況であると考えますが、一時的な対策として扱っていただきたいと考えます。なぜなら、マテリアルリサイクルの可能性がこのASR引き取りで経済原則に負けると考えるからです。ただし、資源の有効利用と言う観点から見れば、マテリアルリサイクルを推進した方がいいと考えます。	企業	66
	自動車メーカー　輸入事業者の役割は大変重要だと思います。 単に製造者責任の範疇ではなく、事業規模の大きさからすると、使用済み自動車の適正処理および適正処理をしやすい車輌の開発、また公平な維持管理は社会的使命だと認識しております。 ASRの引取り及びリサイクルの実施については理解はします、またメーカーがリサイクルを実施すればリサイクル率は確実に高くなると推測します。しかし、現実的にASRとSRの区別はだれが判断するのですか？現実は非常に困難な作業ではないでしょうか。	企業	67
	ASRの引取りは、自動車リサイクルを全体的に健全なビジネスとして立ち行かせるための鍵と思います。従って、自動車メーカーにフロン・エアバッグとともにASRの引取りが義務付けられることは、日本の廃車処理を健全化させる上で画期的な制度だと思います。	個人	68
	ASRの問題を解決するためには、以下のことが極めて重要と、GMは考えています。 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、解体事業者が解体する段階で、自らの製品のできるだけ多くの部品をリサイクルのため回収する。これによって、シュレッダー業者に渡る部分はより彼らにとって有益なものだけ残り、ASRの逆有償化の防止につながるとともに、ASRの削減にも役立つ。	企業	69
	自動車のリサイクルにおいては、関係者各位がそれぞれの責任のもとに適正処理に向けての取り組みを行うことが重要です。	個人	70
	フロン、エアバッグ等の引取り…本文p3 引取りを解体事業者から「求められた場合」としているが、大半が中小・零細の解体事業者が大手自動車メーカーに実際にどのように引取りを求めるのか、また、求めない場合とはどのような場合を指すのかが不明確であり、フロン等の適正処理を確実に進めるのであれば、原則回収とすべきではないか。	自治体	71
	シュレッダーダスト等、最終処分に深く関与して資源の再利用を促進する	団体	72
	2. 販売車両価格の内フロン・エアバッグ等の引取り処理費用を新たに設立される指定法人に納める。又、当該車両についてフロン・エアバッグ等の引取り処理費用を納入済みである旨の管理票（リサイクル券）を作成する。	団体	73
	拡大生産者責任原則に基づく制度の構築が不可欠である 拡大生産者責任に基づき生産者（この場合は自動車メーカー）が根本的な責任を負う法的枠組みこそが、上記の4要素をきちんと実現する最も優れた法制度であると考える（ドイツなどで既に行われている法制度である）。 即ち、自動車メーカーが基本的責任を負って必要な費用を集めることとし、その費用で(ア)不法投棄防止(イ)リサイクル・適正処理の確保をまかなう仕組みとすれば良い。自ずと(ウ)最終処分量の極小化は確保される。廃棄時負担の家電リサイクル法はこの点で明らかに失敗である。 メーカーは必要なリサイクル費用を製品価格に上乗せして確保することになる。どれだけ上乗せするかは、各メーカーの技術力などによって異なって当然である。今の家電リサイクル法のようにリサイクル費用が全メーカー横並びで競争がない形では、(エ)適正な競争原理が働く仕組みに反することは明らかであり（下記3.参照）、技術開発を促すインセンティブも働かない。	個人	74
	市内の解体事業者が現実に行っている処理実態を踏まえれば、フロン、エアバッグ以外にも、オイル類、不凍液などの処理が必要であり、きちんと明示すべきではないか。	自治体	75
	フロン、エアバック、ASR以外の引き取り 余計な物流の発生を抑え、コストミニマムとする為、自動車製造事業者（または、自動車輸入事業者）が引き取りの対象とするのは、フロン、エアバック、ASRの3品目に限定すべきである。それに伴い、オイル・LLC等、その他の適正処理が必要な品目については既存インフラの活用も踏まえ再資源化事業者が主体で処理が進められるよう、各事業者が保有すべき処理設備を規定する必要がある。同様の観点から、再資源化事業者のうち、特にシュレッダー事業者とASRリサイクル事業者は出来るだけ近接して設置されることが望ましく、将来的にはシュレッダー事業者が、自動車製造事業者の要請に応じてASRをリサイクル処理できる設備・技術を保有する方向にもっていくべきである。	個人	76

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	・自動車メーカーによる廃車ガラの引き取り義務を明確にすること。 別表－1を下記のように修正する。 ・求めに応じたフロン、エアバック等の引取り →求めに応じた廃車ガラ、フロン、エアバック等の引取り ・フロン、エアバック等の回収料金 →廃車ガラ、フロン、エアバック等の回収料金 本件は、「自動車のリサイクルの促進に向けて＜新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方＞（案）」のP8に「例えば廃車ガラ等を引き取りの対象に加えることも考えられる」としているので、一歩踏み込んで、明確に法制化していただきたいと考える。	個人	77
	廃車ガラの引き取り要請を必要に応じて自動車メーカー及び自動車輸入事業者に対して行うことができる制度とすること。	個人	78
	ガソリン・プロパンガス及びそのタンク処理について今まで通り、再資源化事業者に役割とするのだろうか。（軽油・廃油等廃液も同様）爆発危険性のあるだけにこれ等の取扱いについても慎重な対応が必要と考える。	企業	79
	中間報告案はシュレッダーダスト及びフロン・エアバッグに限定し、その処理をメーカー及び輸入事業者に義務付けているが、既に施行されている家電或いはペットボトルにおいては製品の一部のみを回収するような規定はない。自動車メーカーは、リサイクルの中心的役割を果たし、使用済み自動車の収集運搬から金属、部品等含むすべての一元的管理を行うべきであると考える。	個人	80
	引き取り品目は、フロン・エアバッグ・ASRの3点に限定すべき。 ・発生頻度や保管上の問題もあり、オイルやLLCは各事業者に任せ、フロン・エアバッグ・ASRに限定が良い。 ・有料化を想定すると、ASRの品目も明確にすべき。	個人	81
	本来、事業に伴って発生する廃棄物は、事業者の責任で適正に処理・処分すべきものと考えます。しかし今回示された基本的な考えは、自動車メーカーがASR等を引き取ることになっていますが、その理由は、現在、インフラ及び制度的な基盤が整っていないものとのことになつています。このようなことを考えますと、引取り物については、ASR・フロン・エアバッグの3品目に限定すべきと考えます。	個人	82
	使用済み自動車のリサイクルの実施過程で、有償取引の回復を目指すとすれば、逆有償になっている原因の一つとして次の素材が大きく影響していると思われる。 ASR、廃タイヤ、バッテリー、廃液類、フロンガス、エアーバック 以上の品目をメーカーが買い上げと引き取りを、又は、処理業者への斡旋がなされるなら、逆有償の原因がなくなると思われる。	団体	83
	自動車製造事業者及び自動車輸入事業者を「新たな自動車リサイクルシステムの構築及び運用を行う主体」と位置付ける事については、現状改善のためにはやむを得ないと思います。但し中間報告にもあるように、廃車ガラの引取り責任も課して頂きたい。自動車メーカーとしてはASRより廃車ガラの方が自社製造責任として納得のいくものと思います。 ＜コメント＞ ① 廃車ガラの引き取りを義務付ける。 別表－1を下記のように修正する。 ・求めに応じたフロン、エアバック等の引取り→求めに応じた廃車ガラ、フロン、エアバック等の引取り ・フロン、エアバック等の回収料金→廃車ガラ、フロン、エアバック等の回収料金 ② ASR引き取りを自動車メーカーに求めるのはよい。しかし「拡大生産者責任」という哲学で引き取らせるとすると自社製品と認識できるものはほとんどないので難しいだろう。 ③ 自動車メーカーはリユース、リサイクルが容易な製品を生産することに全力をあげるべきである。 ＜我々の考え＞ 自動車メーカー、自動車輸入業者にリサイクル推進の原動力として求めたいことは解体（分別）しやすい車の開発は当然として、構成素材成分の統一化、例えば、バンパー、シート、ダッシュパネル、などの油化製品の統一があります。またリサイクル部品として流通可能な部品の規格提示。例えば各機能部品使用限度などでエンジンなら？キロ、ミッションなら？キロと示して頂きたい。あるいはドアー、バンパーなどの外装部品も含めてリサイクル業者などが利用出来る共通の部品番号を作ってもらうと、利用者はネットを利用して流通できるシステムが可能になるのではないかと思います。その他フロン、エアバック等の回収、破壊の仕組みはメーカーなどの指導、アドバイスで既に運用されており、要は意識を持ってそれに取り組むかどうかの解体業者、販売業者の認識の問題です。 メーカーに対してASRの引き取り責任を議論するのは無理があります。先に書いたように発生者責任を論ずるべきです。あえて製造者責任を問うならメーカー別に仕分けをし、製造時点の素材まで特定した上で受益者（ユーザー）も含めた中、製造、発生者業者、ユーザーで負担すべき問題だと思います。	団体	84
	日本を代表する業界として、また世界的に大きな競争力を有する業界として、これから日本が循環型経済社会を目指す過程において、自らの製品を適正にリサイクルするときに果たさなければならない責任は、非常に大きなものがあります。 したがって、中間報告案に明示された役割を確実に実行することが期待されます。しかし、自動車の適正な処理を実現するためには、単にフロン及びエアバッグ、ASRのみを対象としただけでは不充分ですし、これらのみを対象とする合理性はありません。日本ELVリサイクル推進協議会としては、次の項目を付加していただけるよう提案いたします。 ① 廃タイヤ、LLC等既に処理するために費用が発生しているものに対する分別、処理費用の支払いを保証すること。 ② フロン、エアバッグ、LLCをはじめとするリサイクルイニシアティブ、あるいは事前選別ガイドラインに掲げられたアイテムの、標準作業手順及び標準作業時間を、公正・中立な第三者機関により実証し公表すること。 ③ 自動車解体業者との連携を密にし、リサイクルの現場からの情報を設計・生産にフィードバックするとともに、部品情報等リサイクルコスト低減、リサイクル率向上に寄与する情報の提供を行うこと。 ④ タイヤ、ガラス、プラスチック等今後のリサイクル率向上に寄与するアイテムに関して、素材メーカーの協力を取り付けること。 ⑤ 少数ですが、メーカーにも費用の負担責任があるのではないかという意見がありました。特にエアバッグは、使用されないまま廃棄される車両が多くなるとみられることから、一方的に、全面的なユーザー負担にするのは片手落ちではないかと言う声が強くあります。さらに、アジ化ナトリウムのような毒物を使っていたことは、流通側、使用者側には知らされておらず、その処理責任をユーザーに押し付ける合理性はないのではないか、むしろリコールの対象としてメーカー負担で処理すべきだという意見がありました。	団体	85

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	新しいリサイクルのシステム遂行に際しての機軸であり監査的な機能を有した団体としての活動を望みます。また新しいシステム稼動に際しては円滑に機能できるよう従来の慣行的な動きを刷新し、真に社会的な意味合いの大きな使用済み自動車の適正な処理ルート維持の活動母体としての明確な定義を求めたいと考えています。 また引取者との連携をスムーズに進めるためにも認可基準においてのイニシアティブもこの7)自動車メーカー・輸入事業者が有するべきではないかと考えております。 そして、引取者および再資源化事業者が単体では解決できないような諸問題に対して、随時フォローができるような体制を持ち、社会的により意義のある団体として廃自動車の適正な処理フローを見守っていただきたいと考えます。	企業	86
	・自動車メーカ・輸入事業者を、あらたな自動車リサイクルシステムの構築と運営の中心的役割として捉えるのであれば、原案のようなごく一部のかぎられた範囲のリサイクルでなく、全事業に関わらせた方が効率的で実効性の高いリサイクルが出来る。 ・容器リサイクル法、家電リサイクル法でも製造者の役割が大きく取り上げられており同じ流れで進めるべきと考える。	個人	87
	・本中間案の機軸であり監査的な機能を有した団体としての活動を望みます ・引取者および再資源化事業者が単体では解決できないような諸問題に対してフォローができるような体制を望みます。	団体	88
	リサイクルシステムの一つの形として、ASRリサイクル事業者を設置し、そこでシュレッダーダストを求められた場合に引き取り、逆有償化を無くそうとしている点は、自動車リサイクルシステムの問題点の根本的な解決策として評価できると考えられます。しかし、新しい事業者の設置やその運営費の面においてコスト増加につながるのではないでしょうか。 新しい事業を立ち上げるのではなく、既存の制度を見直して最終ユーザーから最終処分場まで流れるようにしたほうが安上がりと考えます。例えば、自動車メーカーによる解体業者などの再資源化事業者に技術面で援助したり、輸入事業者も含めてASRを委託して処理してもらって資金面で協力したりして、既存の再資源化事業者（特に中堅企業）を育てていくべきです。そして、マニフェスト制度を電子マニフェスト制度にしてみるなども一つのコスト削減方法と考えられます。	個人	89
	この報告案では、メーカーの責任として引き取りやリサイクルシステムの構築・運営を行うことが記されているが非常に限定的であり、問題である。自動車に関することを最も良く知っているメーカーが広く責任を持つ制度こそが、競争原理が働いて社会全体の費用を最小化し、技術の進歩を促すことは明らかである。家電リサイクル法などの失敗を教訓としなければならない。	個人	90
	【廃自動車の処理の実態について】 廃棄物自動車は多種多様の材質、部品で構成されているため、その分別解体が難しいため、鉄ほか一部の有価物以外は破砕・埋立されている実態はご承知のとおり。一方、処分場へ埋立した場合、半永久的に、維持管理をし続けなければならず、後の環境汚染も懸念される。このことから、自動車はシュレッダーダストにせず、全てリサイクルできるよう設計の段階から見直す必要があると考える。 メーカー及び関連業界は、循環型社会の構築に向けて、廃自動車のリサイクルを真剣に検討すべきである。	不明	91
	・設計段階でリサイクルを考慮した作業性の良い車輌に元からすべきである。 ・リサイクルできる部品の積極使用、リサイクルに対しての告知をして欲しい。	団体	92
	設計時より再利用を視野に入れた車づくりの推進	団体	93
	前提となる基本的な考え方の中には「現在の関係事業者が役割分担を前提とする」ことなっているが、この点については、リサイクルに必要な技術開発のための専門チームで中央研究所を設立し、そこに自動車メーカーから技術者の派遣を行うことで、その役割を果たすこととしてはどうだろうか。 車作りの段階から、再利用を前提とした(排ガス規制と同様、再利用率を定める等)開発をメーカーが行い、最終段階でもリサイクルのための研究を行うことで対応できるのではないか。	個人	94
	また、ASRリサイクル処理が効率的に行われる様、解体事業者における車両の分解工程において、同種材料で構成される内装部品やワイヤーハーネス、ガラス、ランプ等がシュレッダー処理以前に確実に分離することを促す仕組みが必要。 自動車製造事業者もこれをふまえ解体性を考慮した車両開発を強力に進めていくべきである。	個人	95
	環境負荷物質の低減 自動車製造事業者は、すでにリサイクルイニシアティブに基づき鉛の削減等に取り組んできており、成果をあげている。また、他の負荷物質についても使用抑制に取り組んでいるが、技術面でさまざまな課題が明確になっている。よって、EUでの取り組み同様、適応除外部品の設定等、きめ細かな議論を行っていく必要がある。	個人	96
	廃自動車リサイクルがスムースに作用し続け、安心してASRの埋立及び焼却等の処理が行えるようにするためには、自動車製造業者の鉛及び塩化ビニール等の有害物質の使用禁止、若しくは埋立又は焼却処理しても環境汚染の心配ない程度までに使用量を制限するなど、自動車製造段階における使用素材に関する規制を早急に実施すべきと考えます。	企業	97
	・リサイクル及び処理に必要な情報（材質、成分、処理方法等）の開示をし、同時にリサイクル技術の開発に取組む。 ・リサイクルに配慮した製品の設計、製造の責任を負う。	企業	98
	環境負荷物質の削減、使用禁止は国民生活にとって重要な課題です。これは自動車に限らず全ての製品について言えます。自動車については、リサイクルイニシアティブによって、鉛の削減を進める取り組みを行っており、自主的に推進して来ました。重要なことは、環境負荷物質と言われるものは、製品を構成する材料の性能向上、あるいは部品の機能向上上に不可欠であり、結果的に国民生活を豊かにするのに貢献してきていることです。自動車では、運行の安全を確保するため、また乗員の安全を確保するため、不可欠で使用されるものが多くあります。特にメッキ類や、各種制御に使うセンサー材料等は、代替物質の開発目処が無いまま法規制するのは問題があります。	個人	99
	自動車メーカーではリサイクルし易い車作りを進めています。その一つとして、部品の取り外し容易な設計に努めています。それは中古部品の再利用を促進し、省資源化を押し進めるのが主眼ですが、上記のような環境負荷物質を含有した部品の取り外しも用意にするものでもあります。解体時点での取り外し、適正処理の推進が最も有効な方法と判断します。	個人	100
	自動車は多岐に渡る部品で構成されていることから、再利用が可能な物質で構成が出来ればリサイクル率は向上されると思う。再利用品には記号等を付け解体時に選別が可能になるようにして、再利用品として回収義務をお願いする。	団体	101

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	JAIA／ACEAのメンバーは、リサイクルの促進及びこれに伴う環境負荷発生防止の確保の観点から設計された自動車を市場に上市する責任を積極的に果たします。 また、JAIA／ACEAは、フロン及びエアバッグが環境への影響を最小にする方法で回収・処理されるべきことを全面的に理解しています。これは本来解体事業者の責任であると考えますが、製造事業者／輸入事業者の役割として、解体事業者が確実に任務を遂行できるようにするため、適切な情報提供と技術的な支援を行なうことが明確にされるべきであり、JAIA／ACEAのメンバーはこれを積極的に行なうことを確認します。 JAIA／ACEAは、解体事業者の資格要件を検討する場に参加する機会が与えられることを期待します。これらの要件はリサイクルプロセス及び環境負荷発生防止のコストに影響しますので、最も重要な事項です。	団体	102
	自動車メーカーが車両の開発の段階から、リサイクルのことを考えた材料・構造の車作りを進めること。輸入業者は自動車メーカーと同様な意識を持ち、リサイクルし難い車の輸入はしないこと。	個人	103
	自動車メーカーは、開発から設計段階において、再利用しやすい素材の使用や、分別しやすい作り方などの検討を進めており、現在のリサイクルシステムの中では、できる限りの活動をしていると考えます。フロンやエアバッグの処理について、製造者としての技術的な責任は不可避と考えますが、処理費用については使用者責任にすべきと考えます。	個人	104
	自動車メーカーがASRやフロンなどを引き取る役割を担うことは、各メーカーにおいて車両の開発段階から、3Rを考慮した材料や構造、製造方法を念頭に置いた車作りに繋がるものと思います。ハイブリッドや燃料電池など使用中の環境対策にとどまらず、廃車後も環境にやさいしい車の開発に努力して頂くことを切望します。それが企業のイメージにもつがります。あわせて、その企業努力を側面的に援助できる国の施策も検討していただきたい。	個人	105
	ASRの問題を解決するためには、以下のことが極めて重要と、GMは考えています。 1つ目のポイントには、自動車製造事業者側のリサイクル技術の改善及びシュレッダー業者側の分離技術の改良・進歩が必要である。これらの技術改良・進歩には、政府の業界及びシュレッダー業者への支援及び協力が不可欠である。	企業	106
	今回のパブリックコメントにおいて、メーカーは、今まで行ってきたリサイクル設計の推進や環境負荷物質低減活動のより高度化に加え、シュレッダーダストの引き取り義務を負うということになっており、これはかなり踏み込んだ対応と言えると思います。これらに出来る限り対応していくのは製造事業者の役割ではありますが、環境負荷物質を可能な限り低減していくことについては、EUの動向もふまえ日本の現状に合致した目標を十分議論を重ねた上で設定して頂くようお願いいたします。	個人	107
	車輌の設計に当たっては解体業者の意見も聞きながら、分別手法の研究と、分解仕様図の公表等をする。現在は低年式車ほどサビ付要素等により分解しづらくなり、分解すれば付加価値の出る品物でもそのままシュレッダー業者かプレス業者へ流れてしまう。	団体	108
	"ゴミ削減"、"省資源"に繋がる部品の設計、開発→環境負荷軽減に向けた車の開発義務	個人	109
	リサイクル設計 自動車製造事業者では、リサイクルイニシアティブで設定したリサイクル可能率、実効率の中長期目標を達成すべくリサイクル性、解体性向上策の設計への織り込みを強力に進めているが、これらの成果を解体事業者の工程で実のあるものにするためには、前述の通り、車体分解の段階で適正な処理が成されているかの評価が必要。同時に、中古パーツの販売、需要喚起を促す活動をさらに推し進めていく必要がある。	個人	110
	ユーザーとの連携を密にして、システムがスムーズに運営されるように行動する。	団体	111
	引き取り者は、環境問題から地域や社会で認知され活躍が期待されます。まずは、リサイクルの重要性をユーザーに認識してもらい、それに係わる適正な費用を徴収すること。その仕組みを構築し、使いやすい環境を整えることが必要です。また、引き取り者が、リサイクルの重要性を認識し、的確にその役割を果たすことからも引き取り者への社会的保護が必要です。（再度、不法投棄にならぬよう）	個人	112
	リサイクルの重要性をユーザーに認識してもらい、それに係わる適正な費用を徴収すること。	個人	113
	廃自動車の引取りを県外を禁止する。	団体	114
	引き取り者 ユーザーとリサイクル業者を繋ぐ位置にあり、ユーザーから適切な料金を確実に徴収し、車両をリサイクル業者に確実に引き渡す役割がある。	個人	115
	報告案p.9に「「引取者」は自動車ユーザーによる使用済み自動車の排出に対応 して適切なリサイクルルートに乗せる役割を負う」とありますが、そのとおりだと考えます。 不法投棄や不適正処理の未然防止は、使用済み自動車をリサイクルルートに適 切に乗せることが不可欠であり、その役割を負うのは「引取者」以外にありません。	個人	116
	自動車販売事業者は車両の販売に際して、当該車両価格にフロン・エアバッグ等の処理費用が含まれている旨をユーザーに説明し、処理費用支払済車両として管理票（リサイクル券）を発行し、車検証とともに流通化する。	団体	117
	ユーザーから使用済み自動車を買い取ったとしてもASR等処理料金を支払ってもらった場合、差引きASR等料金の額が買い取り額より多い場合は廃棄物扱いとなるのでないか。 これは法的に明文化しておく必要があるのでないか。	企業	118
	・ユーザーからリサイクル料金を徴収する直接の窓口となる ・自社の車を販売するために、公表されたリサイクル料金を値引きしたり、ゼロにして販売促進の手段としない。ここでシステムが崩れる可能性が大きいので、国及びメーカーは監視が必要	企業	119
	・「引取者」しか使用済み自動車を引き取ることが出来ないのであれば、逆有償が進行すると誰も「引取者」になりたがらないのではないか。 ・大型車ディーラーで有るためほとんど再販であるが、リサイクルルートは設けるべきである。	団体	120

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	ユーザーと直接接点となる引取者はあくまでも引取者であって処理業者ではない事を明確にする。なぜならば、解体業者は零細業者が多く、事業規模の大きいディーラーや自動車整備事業者との力関係で圧迫されてきた経緯がある。	企業	121
	「使用済み自動車の引き取りを行う者は，自動車ユーザーによる使用済み自動車の排出に対応して適切なリサイクルルートに乗せる役割を負う」と記載されており，引き取り者が使用済み自動車を適切なリサイクルルートに乗せる重要な役割を果たす立場にあり，引き取り者以外にその役割を果たすものはいないと考えます。使用済み自動車の不法投棄や不適正な処理を無くすために，引き取り者の責任は重大であり，彼ら次第で不適正な処理を増やす危険性も含んでいます。 確実にリサイクルルートに乗せるためには，その手段を明確にし，引き取り者の責任に対する担保についても明記しておくべきと考えます。	個人	122
	ELV・廃車ガラは、既存インフラの活用が望ましい。 ・使用済車の引取者への引渡、リサイクル料金の支払、登録抹消手続等の対応は、新たな組織体でおこなうよりも、既存の体制を徹底させることがスムーズである。 ・引き取り条件を更に細かく設定し、システムとして機能させるべき。	個人	123
	「取次ぎ」に関しては、これまでの廃車処理フローの中に存在していないプロセスなので、廃車が正規の「引取り者」に円滑に流れるような「取次ぎ要件」を規定することが効果的だと思います。	個人	124
	引取者（ディーラー、自動車整備事業者等）制度の創出は疑問。 まず、基本的に、ディーラーがリサイクルルートに加わることにより新たなコスト（主に人件費（「登録抹消手続料」と呼ばれる。））を負担することになる。また、再資源化事業者の手に渡る前に有価となる部品などが外されることもあり得る。 使用済み自動車の価値（又はコスト）は車毎に異なる（自動車の年式、状態、中古部品の値打ち等により一台ごとに価格が異なる。）が、それをディーラーが判断することは不可能である。（現状では、多くのディーラーは、使用済み自動車ユーザーから必要以上の料金を徴収しているのでは？（廃車の不法投棄を助長する。）） 処理コストの低減や処理の容易な自動車の開発を促進するために、使用済み自動車ユーザーが自由に引取者を選択出来るようにすべきである。つまり、再生資源化事業者が使用済み自動車ごとに査定して買い取る（又はコストを受け取る）ことを基本とする（←中古車と同様に査定すべきである。）ことにより、(1)処理事業者の競争により、処理の低コスト化を実現。(2)製造事業者に処理コストの低い車（設計、無鉛ハンダ、無水銀、水溶性塗料等の使用促進）を作るインセンティブが生まれる。また、現状では、多くの場合、ディーラーは、より環境に適した処理をする再生資源化事業者に使用済み自動車を渡すのではなく、最も高価（又は低コスト）で受ける事業者に渡している。このことが、使用済み自動車の不適切な処理、廃車の不法投棄を助長する恐れがある。 もし、仮にディーラーを引取者として位置づけるのであれば、最も環境に配慮した事業を行う事業者を紹介するようなシステムが適当である。（また、少なくともフロンや廃油、冷却オイル等はディーラーが処分すべき。）	個人	125
	新たに「引取者」として制度上の位置付け創設することは適当と考える。しかし、この引取者が行う再資源化事業者等への引渡しは系列又は自動車メーカーの指定とならない、自由裁量とすべきと考える。	企業	126
	ELVを適正に処理（資源再利用）を行うために、廃車回収業（リサイクル事業者）等に責任と処理費を与える。（ELVの取り扱いを出来る資格の確認等）	団体	127
	前記各都道府県適正処理協議機関が処理費用について時価相場の金額を明示した場合、その相場を尊重し、ユーザーからの預り金として確実に解体業者へその車輌とともに引渡しをする。協議機関が明示した価格より安い（または高い）処理費による引取りの申し出をした解体業者に対しては、その根拠となる資料を提示させ出入指定業者へ知らしめる義務を負う。	団体	128
	使用済み自動車に対するリサイクル処理の促進→再資源化事業者への引渡し義務	個人	129
	マニフェストを使った確実な解体業者への依頼。ユーザーへのリサイクル理解の告知をしていく。	団体	130
	自動車リサイクルシステムの考え方では、廃棄物の排出責任がユーザーからメーカに代わったように読みとれます。引き取り者（販売店等）はユーザに代わって使用済み車の排出者責任を負うものとされています。しかし大部分の中古車・使用済車は、中古車販売店、整備・修理事業者で発生しており、適正な処分の推進が登録だけで担保出来るかどうか不安な面があります。メーカ系列だけの規制にならないよう配慮願います。特に管理票の導入は是非宜しく対応願います。商用車の業界は依然として使用済車が有価物で取り引きされており、廃棄物＝適正処理、の概念が無いところです。遵守すべき項目を明確にする必要があります。	個人	131
	管理票ないしは、これに相等するものは出来るだけ簡素化することを求めたい。	企業	132
	JAIA／ACEAは、法的要件に適合する全ての事業者は引き取り事業者になるものと理解します。この法的要件のつとして、引き取り事業者は引き取った自動車がリサイクルのためであるか輸出のためであるかを、自動車検査登録事務所に確認することが必要とされるべきです。自動車検査登録事務所は、製造事業者／輸入事業者に対し、彼等がその責任を遂行すべき自動車がリサイクルシステム中のどこを進行しているかモニターできるよう、適時、正確な情報を与えるべきであると考えます。	団体	133
	引取り者については、一時抹消後、中古車販売や輸出販売か廃車処理するかが問題であり、ELVの確実な処理のためには、この処理方法を確実にトレースできる仕組みも必要です。言換えれば、一時抹消と解体抹消の明確化トレースが必要です。この為には、引取り者の登録制度は必要ですし、さらに最終ユーザーへの適正な還元も考えた施策、引取り者が中古車／輸出販売か廃車処理をするかを報告させトレースでき、その為の担保も設定できる施策も必要です。具体的には、一時抹消車には、すべてマニュフェスト票を発行し、このマニュフェスト票で中古車／輸出の実績も把握し、最終ユーザーに告知するなどの方法も有るかと思います。この場合マニュフェスト票は、この中古車／輸出がトレースできるような改訂が必要です。	個人	134
	自動車リサイクルシステムでは、引き取り者はユーザに代わって使用済み車の排出者責任を負うものと理解されます。排出者責任は、環境負荷低減の責任者とも考えることができ、明確な基準を設けることが必要です。その一つとして管理票の交付義務を負うことは、責任の所在を明確にするもので重要です。管理票はこのシステムの運営の中で使用済車の処理実態を把握していく唯一の手段です。このため、誰もが判る排出者責任を明確にするような管理票を担保にする事が大事であり、環境基準に配慮しかつリサイクルの実効が上がるような基準の明確化を国に期待します。商用車については有価物での取引が多く、廃棄物としての意識をユーザが持っていないため、この点特に重要と考えます。	個人	135

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	不法投棄の防止…本文p6 引取者の認定および引取証の交付は、不法投棄の防止に多大な効果があると考える。特に不法投棄に関しては有用な部品のみ船積みし、残りを港湾地域等に不法投棄する悪質な例が散見されるため、輸出事業者を含め使用済み自動車のリサイクル等の実施確認は重要と考える。	自治体	136
	又、引取者従来のルートを活用し、適正な処理の確認の義務を負うことが必要と考える。	企業	137
	報告案p.10に 引取者が引き取った使用済み自動車のリサイクル等が適切に実施されずに発生する環境への悪影響に関し、その防止又は発生した悪影響への対処について引取者が一定の役割を担うことが考えられ、廃棄物処理法に基づく産業廃棄物の排出事業者責任のあり方も踏まえながら、今後検討が必要である。」とされており、使用済み自動車がリサイクルルートの中で不法投棄など不適正な処理の発生により環境に悪影響を与えた場合への対処について今後の検討課題とされておりますが、未然防止の観点より対処について明確にしておく必要があると考ます。すなわち、引取者がリサイクルルートに適切に乗せることを怠った結果引き起こされる不法投棄など不適正な処理が発生した場合に、引取者に対し適正処理を行う責任 廃棄物処理法に基づく産業廃棄物の排出事業者責任)を課すことが有効であると考ます。	個人	138
	特に、引取者はELVが適切に処理されていくことに一定の役割を担うことが考えられるとしているが、登録を受けた 再資源化事業者」に正規に引き渡した以降の 環境への悪影響」に対して引取者が責任を負う必要は無い。	団体	139
	引取り者」と再資源化事業者が異なる場合、引取り者が現実にどこまで不適正処理の跡をたどって支障除去を行えるか、かなり疑問に思います。 引取り者」に課せられる 支障除去責任」に関しては、再資源化事業者の責任との関係を明確化し、現実的な責任範囲とともに免責の範囲を規定するべきではないでしょうか。	個人	140
	・取引業者の選定を実施し、適切なリサイクルルートを確立するとともに適正な処理が実施されているか確認する。 ・国が引取者の登録制度を創設して基準を設定	団体	141
	概要は理解できますが、登録というところが微妙であると考えます。基本的にはわが国の不法投棄および放置車両問題の大半は一部の悪徳業者によるものが多く、登録の条件提示を下げるようであれば、せっかくのシステム ジャパンモデル」自体の実効性と効果が無になる可能性があると考えます。 添付資料の通り、引取者がその後の再資源業者へのバイパスとなるのであれば、適正な処理を理解する目線を持ち、再資源化業者以上に長期的な継続性および管理業務の遂行能力のある事業所のみが登録できるべきではないでしょうか。 その場合は登録というより認可となるのではないでしょうか) また法制化により許認可として全国統一の認定基準を策定し、該当事業者以外は廃自動車の解体および保管を行えないよう義務化することも検討していただきたい。 またリース車両の受入などに関しても既存に独自ルートを構築し、廃車問題に取り組む姿勢のある企業もあると聞いていますが、これらリース商にたいする明確な指示も必要ではないでしょうか。 中古車商 整備商・リース商 解体業など、現行で廃自動車の処理窓口として機能している事業所すべてに登録を行うのではなく、業態の差なく真に引取の機能および各書面の管理運営ができる事業所をもって引取者として認めるようお願いしたい。 また廃車の輸出市場についても引取者の登録なくしては出来ないとなっているが、この部分に関してはなぜ再資源化事業所が関与するような矢印が記載されていないのか添付の資料では判断が出来ず詳細な説明を求めるものである。	企業	142
	登録制度については、引取り者の重要な役割を担保するためには、一定の登録基準の設定が必要と思います。 上記 1. 2. 3. 4. 全てに関連します。	個人	143
	(2) 関係者の役割分担 ②使用済み自動車の引き取りを行う主体について の内容についての意見です。 自動車の引取り者は重要な役割を担うものですから、不法投棄や不適当な処理の防止が図れるよう、一定の登録基準を設定する必要があります。	個人	144
	私が言いたいのは廃車の引き取り者の条件を決めるべきだということです。買い換えのお客さんの持ちこみ車は、下取りや廃車とわけますが、買い換えなしで引取ってくれと頼まれた場合、処理屋を紹介するだけという訳にはいかず、かなりフォローをしています。 いっそのこと、廃車の引取り業者は、お役所がきちんと指定したほうが良いと思います。	個人	145
	車を引取ってくれる 指定店」登録店」が必要と思います。 それにはお役所のお墨付きが必要と思います。	個人	146
	ただ単にお客さんへ解体事業者を紹介する場合、そこが引き取り者になりますが、解体事業者はどんな条件を具備しなければならないのでしょうか。 引き取り者の登録とは、どのような条件が必要かを決めておく必要があると思います。	個人	147
	廃車引取りの条件が良く判りません。 お客さんが廃車を持ち込んだ場合、引取り者の資格がなくても 引取り者に取次ぐ」という名目で引取ることができるのであれば、引取り者の位置付けが不明確だと思います。 引取り者の明確な登録基準が必要と思います。	個人	148
	廃車引取りの条件が良く判りません。 お客さんが廃車を持ち込んだ場合、お客さんへ費用がかかることを説明しなければなりません。 引き取る側として、お客さんから戴く費用をしっかり算出できるように引き取り者の資格要件を決めていただきたいと思います。	個人	149
	私の関心事は解体屋との契約関係です。 廃車引取者の資格や解体屋との間の取り決め条件がよくわかりません。 廃車を解体屋へ出す場合、どんな証拠を残す必要があるのでしょうか。 解体屋とどんな契約をしなければならないか条件をはっきり示したものが必要と思います。	個人	150
	登録制度を導入し、不適正業者の排除を行う。	企業	151

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	引き取り者は自動車リサイクルシステムの入り口であるから、実態を一番良く把握出来る立場に置かれることになり、自動車リサイクルシステムにおける責任は大きいものがあります。そのため、公的な登録制度のもとで、基準となる資格要件を満たした人が引き取り者になるのが望ましいと考えます。自社の関係販売店に対しての指導は出来ますが、それ以外となると一社、あるいは業界でも困難と予測され、国の指導による制度の設定が必要です。	個人	152
	自動車リサイクルシステムのスタート地点に当たる引き取り者の役割も大変重要であり、システムの成否を決めるものと思われます。ユーザからのリサイクル費用の徴収が自動車製造事業者（指定法人）に代わって実施されるので、ユーザから見て透明で公正な取引が行われていると安心感が持たれるようにしなければなりません。その証左として、登録は重要な意味を持つものであります。自社系列の販売店に対しては、指導も可能ではありますが、使用済車の大部分を取り扱われている関係者への指導は公的性格が必要であり、登録制度で明確に示される事が望ましく、国の施策として実施をお願いするものです。	個人	153
	引取者（ディラー、自動車整備事業者等）は、ユーザーと再資源化事業者との接点となる重要な役割を果たすことは、リサイクルシステムの成否に関わってくるものと考えます。そのうえでも、現状における関係事業者においては、自らがリサイクルの重要性を認識するとともに、必要な知識・技術をそなえ、さらにはユーザーにも啓蒙を促す必要性からこれまでとは違った制度上の位置づけ、新たな登録制は必要不可欠と考えます。	個人	154
	・登録要件に関しては、窓口として必要十分な管理ができうる事業所を認定するような、新しい基準を早く明示してほしい。 ・中古車商・整備商・リース商・解体業など、現行で廃自動車の処理窓口として機能している事業所すべてに登録を行うのではなく、業態の差なく真に引取の機能および各書面の管理運営ができる事業所をもって引取者として認めるようお願いしたい。	団体	155
	誰でも「引取者」として認めるのか 使用済み車の「引取者」について、私どもはある懸念を抱いております。それは、資金力にものをいわせ「引取業」へ進出を果たそうとする大手買い取り企業等の動向です。そうした企業の手で、もし引取り車両が国内に還流せず、意図的に輸出へ大量に回されることになれば、国内の健全な「有用部品市場」の拡大は極めて困難となる恐れが考えられます。その歯止め策の意味で「引取者」の登録制度基準の原則は、「国内での適正処理が担保される企業」でなければならない、と考えます。あくまでも「自動車リサイクル法」の基本に基づく「登録制度」であるべきだと考える次第です。 経済原則が基本であることは承知しておりますが「使用済み車のリサイクル…が持続的に行われる」ことによって、関係業界が相成り立つ訳です。「使用済み車引取り」が大手に偏らず、開かれた状態で、公正公平に行われることによって、法が望む「適正な競争原理が働く仕組み」となるものと考えます。	団体	156
	責任の明確化の面で登録制度は必要なものであるが、登録基準や登録手続きは簡便なものとすべきである。また、登録のための新たな負担を避ける観点から登録窓口は陸運支局とすべきである。	団体	157
	引取者、再資源化事業者の登録基準のあり方、及び登録等を実施するための枠組みのあり方に対しては関係者の十分な理解を求め、制度上の位置付けを明確にして頂きたい。	団体	158
	ユーザーが使用済み自動車を引き取り者へ持ち込む場合は廃棄物であるという認識であれば 登録制度では問題が発生すると思います。都心部ではないかもしれませんが、田舎では自動車整備事業者　中古車販売事業者　車体整備事業者がまるで、ノンライセンス解体事業者のように使用済み自動車を空き地に野積み放置しているのが現状です。あくまで許認可制度を強く望みます。	企業	159
	引取者は、使用者（ユーザー）の意識高揚に努めるとともに、直接の引取責任を負うと考えます。しかしながら、事業規模に差があることも考慮し、一律の責務でなく、事業の登録制などにより役割を分担すべきと考えます。	個人	160
	届出で中古車や並行輸入車を扱う小規模な事業者などが存在し、実態として、期待されている役割を100%履行できる業者（特に引取者）の割合がどの程度であるのか、まったく予想がつかない。 したがって、本項前段にあるような現状を鑑みれば厳しいと思われる制度に移行する必要があるし、言い換えれば、本気でやるならここまで考える必要があるということである。	個人	161
	引き取り業者は、自動車所有者と再資源化事業者との橋渡し役として大変重要と考えます。 なぜならば、直接の窓口となる引き取り業者は、自動車所有者にリサイクルの重要性や必要性を理解させる事や再資源化事業者を選択する役割も担ってくるのではないかと思います。従いまして、引き取り業者自らリサイクルの重要性や必要性を認識する必要があります。当然引き取り業者も多数必要になってくると思いますし、形態や規模の違いによって取扱いに差が出ない様、教育や意識付けの出来るシステム作りが必要と考えますので、是非ご検討をお願い致します。	個人	162
	ディーラーや自動車整備事業者は、事業の規模や形態が様々あり、リサイクルに対する意識・理解度にも意があると考えられます。そこで、引取者に対する教育や意識づけを含めて検討していただきたいと思います。	個人	163
	一部地域のディーラーの中にはユーザーからは廃車手数料をもらい、解体事業者に引き渡す際は有価でという状況も見受けられるので、そこらの意識改革が必要ではないだろうか。	企業	164
	公的認定基準をクリアした自動車解体事業者を引取者に加えるべき。	団体	165

パブリックコメント提出意見　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	使用済み自動車の引き取りを行う主体 「登録などを受けなければ使用済み自動車をユーザーから引き取ることは出来ない」とすることには賛成である。ただし、下記の点にご留意いただきたく。 自動車解体事業者も「使用済み自動車の引取りを行う主体」の一つとして自動車販売事業者、自動車整備事業者と並んで位置付けること。 現在ユーザーが排出する使用済み自動車は逆有償化が進み、デーラー等がELVを引き取る時は処理費として2～3万円ほどユーザーから受取っているはずである。真面目な一般ユーザーは、環境保全のために処理費を支払っているつもりなのに、それがその目的に使われていない可能性がある。 ユーザーが自動車解体事業者にELVを直接持っていけば、間違いなく処理費となる。仮に新システムで引き取り主体の中から解体事業者が排除されてしまうと、ユーザーは自動車販売事業者か整備事業者にしかELVを持ちこむ事が出来ない。その場合下記のような重大な問題が発生する。 (i) 自動車販売事業者に支払われる処理費は、新車販売のための拡販費用等に使われてしまう可能性がある。 (ii) ELVの引き取りにおいて、販売事業者、整備事業者と解体事業者との競争が行われなくなるため、ユーザー利益が守られない。 (iii) ELV処理の流れの中で解体事業者は販売事業者、整備事業者からELVを購入する以外に生きる道がなくなり、コントロール下におかれてしまう。 以上についてここであえて記載させて頂いたのは、「自動車のリサイクルの促進に向けて＜新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方＞（案）」には引き取り主体の中に解体事業者も含まれているが、「パブリックコメントの募集」には含まれていない。書いてあったり書いてなかったりということは場合によっては削除されてしまう危険もあると考えたからである。	個人	166
	「登録などを受けなければ使用済み自動車をユーザーから引き取ることは出来ない」とすることはやむを得ないと思います。 ＜コメント＞ ① 自動車解体事業者も「使用済み自動車の引取りを行う主体」の一つとして自動車販売事業者、自動車整備事業者と並んで位置付けること。 ＜我々の考え＞ 使用済み自動車の引取りを行う主体の中に自動車解体事業者も必ず位置付けて頂く必要があります。現在ユーザーが排出する使用済み自動車は逆有償化が進み、デーラー等がELVを引き取る時は処理費として2万円ほどユーザーから受取っているはずです。しかしこれが解体事業者には回って来ていません。真面目な一般ユーザーは、環境保全のために処理費を支払っているつもりなのに、それがその目的に使われていないのです。もしユーザーが自動車解体事業者にELVを直接持って来てくれれば、間違いなく処理費となります。仮に新システムで引取り主体の中から解体事業者が排除されてしまうとユーザーは自動車販売事業者か整備事業者にしかELVを持ちこむ事が出来ません。その場合下記のような重大な問題が発生します。 ① ELV処理の流れの中で解体事業者が販売事業者、整備事業者のコントロール下におかれる。 ② 本来ELVの引き取りは販売事業者、整備事業者と解体事業者との競争下におかれてユーザー利益が守られるはずが、そのようにならなくなる。 ③自動車販売事業者に支払われる処理費は、新車販売のための拡販費用等に使われてしまう可能性がある。 以上は言わずもがなかも知れません。確かに＜新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方（案）＞には引き取り主体の中に解体事業者も含まれていますが、「パブリックコメントの募集」には含まれておりません。書いてあったり書いてなかったりということは場合によっては削除されてしまう危険もあると考え、あえて記載させて頂きました。なお、引き取り者とはデーラー、自整業者などを指しているがこれらの業者にELV適正処理の概念など分かるはずもなく、いくらでELVを引き取ってくれるのか、不合理な業許可の有無、或いは引き取り業者の規模の大小くらいで判断されています。このような現状で自治体、国などで登録基準を創設するなどの議論がなされているのなら悪法を創造することになると思います。ユーザーである国民もバカではありません。実態を少しでもご存知の方は、所有車輌に価値がなくなり廃車となる時、販売業者へ渡さずに、直接適正な処理をされている解体業者へ持ち込まれるケースも増えてきています。 販売業者へ渡しますと処理費用を取られますが、その処理費用は多くの場合販売業者は適正処理などは念頭になく、経済原理により有利に裁ける解体業者へ回す事になり、不適正処理業者がシェアを拡大する事になるのです。	団体	167
	引取り者の中に解体事業者　シュレッダー事業者が含まれておりません、理解に苦しみます。 まず、現状の使用済み自動車の流れを認識していただきたいと思います。 メーカー系ディラーのみ概要は理解いたします。自動車整備事業者　中古車販売事業者　車体整備事業者は理解に苦しみます。 なぜなら、現行のマニフェスト制度が浸透しないのは、すべてとはいいませんが少なからずとも上記事業者が全く理解しようとしないからではないでしょうか？ディーラーの排出車輌は25%、　それ以外は75%です。現行マニフェスト制度の運用率は何%ですか？	企業	168
	全国に10万拠点以上ある販売事業者及び整備事業者すべてが、高いモラルと確かな責任感を持って機能を果たすとは考えにくい。また、数が多いゆえに適正な機能を管理する有効なシステムを確立することは困難だと思われます。しかし、ユーザーの利便性を考えるとやむを得ない措置でもあり、したがって新しいリサイクルシステムがきちんと機能するためには、両刃の剣ともなり得る引取者の役割は限定されたものにすべきです。 ① 引取者は、ユーザーが持ち込む車両の評価を公正、厳格に行い、国内中古車市場での価値を認められない車両、すなわち使用済み自動車についてはすべて登録された解体事業者に確実に引き渡すこと。 ② 引取者の責任は、ユーザーから委託された使用済み車両を、登録された解体事業者に引き渡すまでとすべきです。これ以上の管理責任を課すことは現実的に無理があり、いたずらに引取者の優越的地位を高め、解体事業者支配につながる恐れがあります。	団体	169
	今検討されているシステムが廃棄物処理法と関連して法制化されるとすると、引取者が排出事業者としてその後の責任を担うことにしなければならないが、ユーザーは個人の場合と事業者の場合があり、又車には使用者と所有者が異なる場合があり、真の排出者が誰になるのか、その排出者の責任はどこまで負わなければならないのかをはっきりさせる必要がある。	企業	170
	ユーザーは使用済み自動車のリサイクル等の実施の確認を引取者（仮称）から受けることになっているが、実際にリサイクルの各段階での適正処理を確認することは不可能である。リサイクルの各段階における処理責任者はマニフェストにより確認できるはずであるが、事業者による不法投棄が行われた場合、適正な手続きを行っているユーザーについては排出者責任を問われるようなことがあってはならない。	団体	171

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	新車販売店にしても、中古車専業店にしても、ELV適正処理やリサイクルに対する意識は低いといわざるを得ないのが実状であろう。1999年5月に日本テレビで報道されたように、ユーザーから廃車処理費用として2～3万円徴収しながら、解体業者には、ゼロ若しくは、いくらか代金徴収した上での引き渡しがまだまだ一般的であろう。従い、引取者の役割は、 a) 実務面ではELVを解体事業者に取次ぐだけ、 b) リサイクル費用は、自賠責や税金同様、強制的に、公的機関または自動車に納入させる にとどめるのが実践的であろう。	団体	172
	リサイクル業者 リサイクル業者は、再利用するものと廃棄するものを分別し、適正に処理せねばならない。	個人	173
	② ASRの分別強化 一般的に、管理型埋め立て処分は最早、物理的にも経済的にも実行不可能である。分別を強化して、ASRの種類、性状によって向け先を選別する多角的なリサイクルを目指す。後述するASRリサイクル事業者の責任の一端を担うことを厭わない。ただし、最少量化された最終ダストを管理型埋め立て処分とすることは避けられない。最大のリサイクル率を上げるための重要な、かつ、避けられないしめくくりである。	団体	174
	処理を適正に行うこと。	個人	175
	適正なるリサイクル処理の実施→リサイクル処理の実施義務	個人	176
	再資源化事業者は、リサイクルの最終段階に位置し、不要となった車両から再利用価値のある部品等を取り外し、車両をリサイクル可能なものと、廃棄物とに分別する重要な役割を担っております。この過程での処理が適正に行われれば、フロン等が大気中に放出され環境に負荷を与えるようなことはなくなると考えます。更に、リサイクル可能な資源が、産業廃棄物として処理されることもなくなると思います。従って、関連事業者が、その意義をきちんと理解し、適正な処理を行うように、国又は地方公共団体が、適切な指導・監督できる仕組みづくりの検討をお願いします。	個人	177
	リサイクルの実施主体として適正処理、環境負荷発生防止に積極的に取組む。	企業	178
	ユーザーや引取り事業者、及び、行政等から解体処理を依頼された場合、責任をもって処理をする義務を負う（登録業者として）。 その際、関係協議機関が出した時価価格を遵守すると共に、その額より高低する場合において、その根拠について他者より説明を求められた場合、納得に足り得る資料と説明をする義務を負う。	団体	179
	自動車解体事業者においては、適正処理する為の処理施設を整備する。 処理対応項目が増えることなので、零細な解体事業者が多い現状においては、現実、設備投資も困難。従って、登録制度を関連付けて、メーカー・国・自治体等による資金的支援が必要。	企業	180
	再資源化事業者は、リサイクルの最終段階として大規模に取り掛かる必要があると考えます。車両からリサイクル可能なものと、廃棄物とに分別する作業の手間暇は相当なもので、分解後の部品に価値がなければ事業として成り立ちません。従って、国又は地方公共団体の積極的な介入や支援が必要と考えます。	個人	181
	解体事業者及びシュレッダー事業者に関する規定は、廃棄物処理法、同施行規則、同法の一部改正に関する大量の厚生省通知に示されているが、これらの事業者と自動車メーカーとの協力体制についての規定は稀薄である。自動車リサイクルが伸展するためには、両者の連携協力が不可欠である。解体事業者・シュレッダー事業者が使用済み自動車の再資源化に効率的で望ましい適正な解体・シュレッダー処理を遂行するには、解体・シュレッダー処理に関する自動車メーカーからの情報開示や指導が行われるとともに、解体事業者・シュレッダー事業者からの忌憚のない意見が自動車メーカーに伝わることが実行されねばならない。 「自動車の製造又は修理の事業を行う者に係る再生資源又は再生部品の利用の促進に関する判断の基準の骨子（案）」の「9. 情報の提供(2)」に「修理事業者は、構造、部品の取り外し方法、部品の材質名等に関し製造事業者が配慮すべき事項について、必要に応じて当該製造事業者に情報の提供を行うこと。」という規定があるが、同趣旨の規定が解体事業者・シュレッダー業者にも認められるべきである。循環資源の再使用・再利用・熱回収の情報については、解体事業者・シュレッダー事業者と自動車メーカーとの情報交換の方が有用であろう。	団体	182
	今以上の分別と高度化をめざす。 座席シート、バンパー、ダッシュボード、配線類等を分離しそれらの資源化をめざし、シュレッダー事業者の負担の経験を図る。自動車メーカーと分離方法等を研究協議をし、そのための機械工具の開発等を提案する。	団体	183
	自動車解体事業者、シュレッダー事業者内でも設備、技術、認識等で処理品質に大きな差があると思われます。 環境負荷発生防止のためにはここのステップの品質が重要になり、今回登録により管理される様になりましたが、徹底される様行政の指導・PRが重要と思われます。（特に小事業者が多いと思われ、末端まで浸透が重要と思われる。）	個人	184
	再資源化事業者は、リサイクル事業の最終当事者としての重要性が増してくると考えます。特に、事業者としての技術的な水準の維持ができているかどうか、また、適正に処理がなされているかどうかを、行政が常に正確に把握し、監督できる仕組みが必要と考えます。	個人	185
	(3)「使用済み自動車の引き取りを行う主体」及び「使用済み自動車のリサイクル・適正処理の実施主体」については、中間報告案の「今後検討すべき事項」においてもその役割について引き続き検討が必要としているように、インターネット取引の増加が予想されるなど、これからの自動車の流通実態や関連する自動車登録制度、廃棄物処理制度との関連をふまえて、なお検討する必要がある。事業者の登録制度や管理票のシステムなどについては、後日あらためて必要な意見を述べたいと考えるが、いずれにしろ、これらには零細な事業者が多い。従って、適正な処理を確保することができる仕組みの確立、法的な裏付け等を行うほか、最終的には自動車製造事業者の責任において適正なリサイクルが確保されるように措置する必要がある。	自治体	186
	再資源化事業者（自動車解体事業者、シュレッダー事業者等）の資格と適正処理等の義務に関して 適性処理を確認するためのスキームが必要。ガイドラインでは不十分。資格制度、監視制度等の法的規制の導入が必要。 回収・解体・シュレッダー段階等でコストを下げるためには、不適切な処理を行うことが最も容易である。また、不適切な処理を行っても、その証拠が残りにくい（フロンの放出、廃液の処理等）。 このため、適正処理の監視が必要。罰則も付加すべき。これがなければ、正直者がバカを見る制度。また、一方で、優良な処理事業者に、より環境への負荷を低減するインセンティブを設けるべきである。	個人	187

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	使用済み自動車の流通経路の中で、最も重要な役割を果たすのが再資源化事業者です。ところが、長期にわたる不況と資源市況の低迷により、相当体力を削ぎ落とされてしまっており、これら再資源化事業者の負担増を強いるようなシステムは、所期の目的どおりに機能しなくなることに注意すべきです。 また、現在の廃棄物処理法による規制とリサイクルイニシアティブによる指導では、多くの矛盾、不合理が発生しており、それらの解消がなされることを期待したいと思います。 ① 自動車解体業者の登録基準は、環境に負荷を与えない最小限の設備と、適正な処理を確認できるシステムに裏付けられるべきです。 ② 適正処理を確認する方法としては、全解体事業者にパソコンを貸与し、毎月の入庫量、処理量を報告させる方法を検討すべきではないでしょうか。 ③ 設備基準については、原則的には廃掃法上の施設要件が妥当と思われますが、解体事業者は市街化調整区域内での立地が多く、都市計画法の制約を受けることが多くあります。環境負荷が発生しない範囲で弾力的な運用をすべきではないでしょうか。 ④ 環境保護はすべての命題に優先するテーマであり、法律同士の相互干渉によって外されるべきではないと思います。特に都市計画法による建築規制は、適正な処理を目指す、市街化調整区域内に立地する自動車解体業者の努力を阻害しています。 ⑤ 適正処理業者に対するインセンティブと、不適正処理業者に対するペナルティを設けるべきです。現状は、排出者側が適正処理を確認する客観的情報はほとんどなく、適正な処理を行おうとする事業者がハンデを負う結果となっています。 ⑥ 外国人の日本国内における営業活動にきちっとしたルールを設け、国内業者との不公平な競争状態を解消すべきです。現状は、社会的コストを負担しない、劣悪な労働環境を意に介さない、環境保護意識も非常に低い、短期商用、観光ビザの外国人(時には不法滞在)が、解体事業者と競合状態にあります。 ⑦ ASRは、最近分別によりカロリーが落ちている一般廃棄物の助燃材として使えるのではないでしょうか。一般廃棄物との混焼を検討していただきたい。	団体	188
	現行のシュレッターダストでは削減への努力が不十分であり、減容化等の引き取り条件設定が必要と思います。また、自動車メーカーは何らかの基準を設け引き取るべきではないか？ 現在の家電リサイクル法の様に)	個人	189
	埋立て処分場が逼迫し、その処分費用が高騰している昨今、自動車リサイクル法が、不法投棄を防止しつつ、埋立て処分量を極小化する有効な法案になってくれると期待しています。その中で、再資源化事業者 自動車解体事業者、シュレッダー事業者等)は、非常に重要な位置付けになってきていると考えます。特にシュレッダー事業者は処理をいかに適正に、削減していくかを努力する必要があると感じます。例えば、有用金属の更なる回収、ガラス等の分別や減容固化等によるシュレッダーダストの削減・減量化については、最大限の効果を上げていくことが必要と考えます。その様な意味から、シュレッダー事業者の努力代等が認められるようなASR引取り条件設定が必要であり、それがうまく運用される制度になっていくことを期待します。	個人	190
	自動車製造事業者が引き取るのではASRは減少しない。 有価金属の回収精度アップ等再資源化事業者にもダスト削減努力を負荷した引き取り条件を明確にすべきではないか。	個人	191
	シュレッダーダストの減容化策の1つにサーマルリサイクルがあるが、焼却してもスラグは残ります．スラグの半分はガラスである．そのガラスを事前に選別することにより埋め立て量は更に半分に減容化できる．ただ単にシュレッダーダストを自動車製造事業者が引き取るだけではシュレッダーダストは減らない． 再資源化事業者にも台当りのシュレッダーダスト発生量の削減努力をさせるか、あるいは規制するなどの具体的な対応処置の設定と明確化が必要であると思います．	個人	192
	現行のシュレッダー方式の不要物であるASRを、ただ単に引取れでは一方的であると思う。 なぜシュレッダーをかけたのかを考えれば、ASRへの配慮(自動車のみの限定とか減容等)　がシュレッダー業者にあって然るべきと思う。	個人	193
	シュレッダーダストを削減あるいは減容化するように官からの規制化が必要と思われる。	個人	194
	現状で発生するシュレッターダストを、単純に自動車製造事業者が引き取るのではシュレッターダストは減らないと思います。 再資源化処理業者にもシュレッターダスト発生量の削減を努力させるよう技術指導も含めて対策すべきです。	個人	195
	埋立地逼迫の中身として、シュレッダーダストを如何に減容化させるような条件設定が必要と思います。	個人	196
	懸念は、メーカーにASR引取り義務が生じることで再資源化事業者レベルでのASR量極小化の努力がなおざりになり兼ねない点にあります。この危険を避けるためには、引取り条件を厳密に設定すると同時に、再資源化事業者がASR量の極小化に励むような何らかのインセンティブが設定されるべきだと思います。	個人	197
	現状のシュレッダーダストは、再資源事業者負担で埋めたて処理していますが、製造メーカが引きとりとなると持ち出しがなくなります。その分を、分別回収や有価金属の回収精度アップなどシュレッダーダスト発生量削減のために充当させる規制を設ける等応分な責任範囲・負担を明確にすべきものと思います。	個人	198
	自動車メーカーがASRを引取ってリサイクルを実施するとの考えは評価できます。しかしながら、自動車メーカーだけに責任を負わすのでなく、シュレッダー事業者もASRを減量化するための努力を行うべきと考えます。さもなければ、シュレッダー事業者が安易に自動車メーカーにASR引取りを求めることになりかねません。	個人	199
	廃車処理フローの「出口」が保障される事実が、再資源化事業者の自主的な事業高度化への努力の芽を摘み競争原理が機能不全に陥る危険を孕んでいると思います。この危険を避けるためには、明確なASR・フロン・エアバッグの引取り条件を設定して再資源化事業者に国が周知徹底すると同時に、条件を満たしていないものについてはメーカーの引取り責任を免じ、かつ不法投棄を避けるためにASRの不法投棄に対する厳罰を設定してはいかがでしょうか。逆に再資源化事業者でありながら自ら投資して有毒物質を排出しないASR焼却処理施設を建設するような、環境保全とリサイクルに積極的な事業者に対しては、国から何らかのインセンティブが与えられて然るべきでしょう。あくまでも不法投棄のゼロ化とASR量の極小化が、今回の法制化の目的であることを念頭に制度の細部を詰めるべき。	個人	200

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	メーカー・バッテリー・タイヤ業界の役割 タイヤ・バッテリーに関しては有償逆有償混在の実態がある。北海道ではバッテリーは逆有償で、処分業者が道内に無いため莫大な運送費を掛けて本州へ運んでいるのが実態。また、タイヤにいたってはセメントが大きな処分先であるが裁断加工してなお逆有償の実態がある。スペアタイヤにいたっては処分の仕様が無い。 この検討の目的を成就するためには、大手自動車メーカーやタイヤ・バッテリーメーカーなど関係業界が一同に集結した総合的な検討をしたうえで個々の責任分担を明確にすることが必要と考える。実際各業界では、自社製品の最終リサイクル手段は確立しているかの報告資料があるが、大々的にそれが実行に移されているという現認は得られておらず、それは"消費者向けのPR"域を脱していないのが現状ではなかろうか。技術はあるが実行できないのは、一つには既存解体業界への配慮という大義名分があり、一つにはそれが商業的に採算が取れないことが要因であろう。採算が取れないから技術があっても手を出さない。 機能性・販売性重視のメーカーは、解体業者が社会的道義的責任の上で担っていたこれらの問題を見て見ぬふりをしていたのではないだろうか。自動車メーカーはもとより、バッテリー・タイヤ業界も積極的にこの検討会の中に参入すべきである。	個人	201
	処理業一元化の危険性 自動車リサイクルシステムのあり方について (1)基本的な考え方 (エ)に既存のリサイクルシステムの活用を基本とすること云々とある。解体業は大きな処理プラントを有するものではなく殆どが『とうちゃんかあちゃん』の零細家内家業であり、その生計をパーツやその他有価物の販売で立てている。 一方自動車リサイクルシステムのあり方について (1)関係者の役割分担にASR・フロン・エアバックなどは再資源化業者から求められた場合、メーカーがその責任において処分することが記載されている。実質的に処理責任の全権をメーカーに委ねた場合、メーカーはその処理を適正に行う(そのようなルートを持っている)安価な解体業者を指名することになり、ここで指名を受けられない解体業者は従前の飯の種すら手に入らない状況に陥る。これは静脈産業を支えている解体業者を廃業に追い込むか、さもなければ闇処分に事が動く危険を孕んでいる。 解体業者は飯の種を収集するためにやむを得ずASR処分請求費用を必要以上に安価に設定せざるを得ない状況が予想され、それは零細家内家業には相当の負荷となる。既存の処理ルートを活かしつつ競争原理を働かせるという趣旨は、大部分が廃業・死活問題を背景とした解体業者の実環境にどこまであてはまるのか疑問である。 再資源化事業者の保護も検討テーブルに載せてほしい。	個人	202
	②ASRリサイクル事業者にすべてを委託するのは間違いと思う。先ずは解体業者の事前選別→シュレッダー業者のダスト選別→ASRリサイクル事業者、管理型埋め立て処分場。 ・弊社ではシュレッダーダストの選別＆減容により、管理型、小名浜精錬、セメント等適正処分先に(コスト、処理先使い勝手等考慮の上)ダストを処理委託しております。処理方法をASRリサイクル一本に決めてしまわず、風上処理ほど社会的負荷が軽減されるし、意識も高まるということを念頭の上で管理型の直接処分も含め、多角的に検討されるべきであると考える。 ・私は大手であってもASRリサイクル業者が手放しに適正処理であるとは考えません。ダストが他人任せ(メーカー)になるとシュレッダー業者の主体的取り組み意識を阻害します。どうすればコスト軽減になるのか、又、よりリサイクルを推進し且つ適正処理がやり易くなるのかを排出事業者から解体業者、シュレッダー業者、ダスト処理業者が 各社自覚を持って主体的に取り組んだ上でその責任を取るべきであると思います。 ・どの管理型処分場を皆さんが見てまわられたのか疑問。WGメンバーに弊社管理型処先「太平興産㈱」＝本当の管理型処分場を見学なさって廃棄物処理がどうあるべきか、何が問題であるのか、を今一度再考していただきたい。(千葉県で唯一自動車をシュレッダーしている弊社へもご案内したいです。首都圏の代表的な適正シュレッダー業者であるのではないかと自負しております。)	企業	203
	意見を求められているポイント(2)のウ)につき、次の通り意見を申し述べます。よろしくご検討をいただきたく。 1. 名称について ・現在通称されている「解体」事業者を「再資源化事業者(仮称)」へと変更される案には、賛成である。 ・「解体」という言葉の語感から受けるネガティブな印象を払拭する点と、彼等の多くが持っている"われわれも 自動車リサイクルの一翼を担っている"自負を受け止める点とで、是非「使用済み自動車再資源化事業者」として早急に総務省の職業分類に正式に登録すべきと思う。 また、下記2の基準を満たした登録事業者には「使用済み自動車再資源化事業」許可証を交付し、社会的なプレゼンスを高めるよう考慮して頂きたい。	個人	204
	まず再資源化事業者の名称区分で自動車解体事業者、シュレッダー事業者と業態で区分されているが、基本的には廃自動車を処分する役割をになう同じ業種であり、スキーム図においても区分されていること自体が業界に対する判断基準を再検討するべき問題であると考える。 私が思うに現行では収集運搬業者、処分業者が適切な表記でありシュレッダー事業者を個別に記載せず現行の許認可基準でモデル図を再提示していただきたい。このスキームで総論を組み立てた場合、必ずシュレッダー事業者としての意見と解体業者の意見とが分かれるのではと思う。基本的には解体業者の中でも中間処理の認可を受けた事業者も多くいるので、より現実にあったコメントを求めるのであれば「収集運搬業者」、「処分業者」としての枠組みの明示をしていただきたいと考える。 また収集運搬事業者と処分業者のほうがこのモデルの枠組みをあらわしやすいと考える。ダスト問題の解決が主たる論点であるとは考えられるが、業許可の範囲を越えて特定の業態に役割を付加することは、将来的に再資源化業者の競争に大きく影響を与え、過度な競争を引き起こす可能性があると考える。 既存のインフラを有効的に利用し、新しい枠組みを動かすというポリシーは非常に共感できるが、その一面で充分な投資を行い、適正処理および環境保全を行える能力を有した解体事業者が浮かび上がらないような図であると感じた。 添付の別表1から推測にするに、過去に鉄の相場が処分費用の相場を大きく上回っていた時代の流れを、ダスト処理費用の肩代わりという手法で再現する形での運用ではないかとの感じを受けております。ゆえにシュレッダー事業者の業態名は必要不可欠であるとの判断ではないかと考えますが再検討を頂きたい。 しかし、処分業の枠組みで検討した場合、事前選別の強化によるダストの発生抑制や、効率的な資源処理を全面に打ち出すことにより、処分業を営む解体事業者もシュレッダー事業者も相互にメリットがあり、ソーシャルコスト削減の原動力となるのではないでしょうか。 また廃自動車の処理に際して有価物の世界での運用を前提とすることには意義はありませんが、移行に際しては逆有償でも有償でも廃自動車は廃自動車であるとの認識を全面に打ち出していただきたい。現行のマニフェストのように「有価物＝その他」の図式が多くの弊害を生み出している現実を再認識していただきたい。	企業	205
	現存のリサイクル業者の保護の意を感ずるが、一気に崩壊するような事態はさけるべきであるが、リサイクル事業も製造と同等レベルの体制・規模・技術が要求されており、メーカ主導で再編成する必要がある。	個人	206

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	現状のシュレッダーダストは、再資源事業者負担で埋め立て処理しているが、製造メーカが引き取りとなると持ち出しがなくなります。 その分を、分別回収や有価金属の回収精度アップなどシュレッダーダスト発生量削減のために充当させる規制を設けるなど応分な責任範囲・負担を明確にすべきと思います。	個人	207
	自動車解体業者とシュレッダー業者の間にプレス業者というのがあり、プレス機により、廃車ガラを減容し、シュレッダー業者に持ち込む会社もある。この会社の位置づけはどのようになるのか	企業	208
	引取者には「自動車ユーザーからの引き取り」の役割を課しているにもかかわらず、再資源化業者には「引取者からの引き取り」を課しておらず、最悪の場合「引取者」にELVが滞留する懸念がある。従って、「引取者からの引き取り」を役割に追加すべきである。	団体	209
	引き取り者のみ輸出に関与させるのですか？ 解体事業者とシュレッダー事業者はなぜ区別されているのですか？ 解体事業者は事前選別の事業だけですか？ 解体事業者も処分業のライセンス保有者は存在します。 シュレッダー事業者でもリユース事業をされている業者もあります。 リサイクルシステムのイメージ図の線引きは現実に即していないと思われます。 何度も提案しますが、現行の環境省のライセンス制度を活用していただき 収集運搬　積み替え保管　処分業のくくりでまとめていただければすっきりすると思います。 再資源化事業者については再考を望みます。	企業	210
	廃車処理問題は、さほど難しいものでは無く、原料の素材相場で左右され、質用補填と云う味方が加われば、何も云う事はありません。	団体	211
	高度化を促進するために解体作業場の集団化をめざす。 それには行政に対し、公的資金の融資制度の条件緩和を提言する。 その条件とは、 返済期限の延長＝＝＝＝＝30年ぐらい、または次世代へ継続できる制度 （例）30年×12ヶ月＝360ヶ月 　　5000万円÷360ヶ月＝138,888円　1ヶ月元金のみの返済額 約14万円＋金利＝1ヶ月の返済額　であればサンちゃん（夫婦、親子）事業者でも借入返済が可能と思われる。 土地については低廉価な価格での購入、または賃借であれば約100坪ぐらいの工場を建設するものとすれば5000万円ぐらいの予算で出来るのではないか。 解体団地の機能として 少なくとも10社以上の事業者の参入を促す。 団地の中に車輌置場の面積を確保し分別した各素材を集結したうえで、その分野の事業者へ売却、もしくは処分依頼をする。 座席シート、ウレタンバンパー、配線等一ヶ所で相当量の確保が出来た場合、資源として再生化出来るとその道の業者の話もある。今までは各自が自社まで車輌を持ち込み解体した後のボディーガラや鉄屑などを鉄屑ヤード業者のところへ持ち込んでいったが多量に発生すれば逆に関係事業者は集荷に来る。オークション会場、共同で海外へコンテナ積み出荷、部品販売のための共同倉庫、高度な情報化etc. いろいろな付加価値を高めることが考えられる。 産廃法の施行によって、許認可取得の困難な事業者、または新規事業を目指す者に対して救済処置も取れる。 ホ. 世界各地からバイヤーたちが中古部品（日本車の）を求めて来日し、借地にヤードを構えて解体作業や積替え保管をしているが、今までは解体業者から購入していたが最近はユーザーから直買いに走り日本人業者のコスト的問題もあって客の立場からライバルへと変質してきている。しかも彼等の事業スタイルは立派な事業所にしている所も有るものの、多くは劣悪であり、環境問題に適さない。しかし又一方では長期にわたって来日し、自国への日本車の補修部品もしくはコアとして供給を図り、彼等の国ではそれで経済的市場が成り立っており、排除の論理を振りかざすと国際問題に発展しかねない。 もうここらで日本人事業者と話し合いをする時に来ているし、共栄共存への道筋をつけるべきときと思う。	団体	212
	フロン等環境に配慮しながら、2次、3次事業者への対応を望む。	団体	213
	3. 再資源化事業者は自動車メーカー及び輸入事業者が納めたフロン・エアバッグ等の処理費用を指定法人に請求する。	団体	214
	廃車ガラの引き取り要請を必要に応じて自動車メーカー及び自動車輸入事業者に対して行うことができる制度とすること。 今回の基本コンセプトは「メーカーのASR引き取り」ということになっているが、これは「拡大生産者責任」ということだろうか。また自動車メーカーが望んでのことだろうか。 ご承知のとおりシュレッダーで処理される時、自動車メーカー別に車体が処理されているわけではない。結果として全て混ざってしまっているものがASRである。予め何台ずつ投入されるか判明していれば経費分担はできるかも知れないが、このような場合業界の協調は必要であるが競争原理は働かない。それよりも廃車ガラを自動車メーカーに引き取らせれば、これこそ生産者が明確であるのでメーカーごとに競争が起り努力するはずである。 市場原理が働く可能性のある制度の創設を強く望む次第である。	個人	215
	引取者からの引渡しは自由に行われるべきであり、販売店系列やメーカー別等の制約を受ける事は競争原理が阻害されることになると考える。	企業	216
	ASRとは自動車のシュレッダーダストなのだから、家電や建材からのダストを含まない等の規制をすべきと考える。	個人	217
	2 リサイクラーの資質の確保方法 解体業者やシュレッダー業者などのリサイクラーの資質を確保する必要がある。 すなわち、リサイクラーは全て登録制とし、廃棄物処理法と同等以上の厳格な欠格要件を設ける。また、行政による年1回以上の査察を義務づけ、有価物を含めた使用済み自動車の放置や長期の保管、野焼き、不法投棄が判明した場合は登録を取り消すこととする。	個人	218
	制度上の登録だけではなく、定期的に行政による適切な処理の確認が必要。	団体	219

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	③ 国による登録基準の設定は受ける ただし、シュレッダー事業者を含め、実現可能な水準を充分に討議すること。予想される登録基準に備えて、会員にはISO14000シリーズの取得を奨励している。現在、23事業所（商社7社を含む）が認証取得済み。より一層の普及を目指すことを、当工業会の重要課題の一つとしている。	団体	220
	事業者の「登録基準」要件について (1)今回の案に示される通り、彼等に使用済み自動車の適正な処理とリサイクルの実行の役割を担って頂く点で、担うべき「基準」に合致した事業者の方を「使用済み自動車再資源化事業者」として業の「登録」を行うことは重要である。 (2)また、その「基準」を国が示し、基準に照らした事業者の確認と「登録」を地方自治体が担うことは、使用済み自動車の適正な処理とリサイクルの実行を担保するものとして必要不可欠なものと思う。	個人	221
	再資源化事業者（自動車解体業者、シュレッダー事業者）登録制度 再資源化者の重要な役割を担保するためには、一定の登録基準の設定が必要。また、適正処理確保のためには適正処理実施要件などの設定が必要と思います。	個人	222
	使用済み自動車のリサイクル、適正処理の実施主体 国又は地方公共団体への登録等により、新たに制度上の位置付けを創設。国が登録の基準を設定」という事には原則的に賛成します。	個人	223
	既存事業者及び既存インフラを出来るだけ活用することが、回収も含め、社会的コストの低減が計られる。 環境負荷発生防止は登録制により計られるものと考えられる。	企業	224
	登録制度を導入、不適正業者の排除を行う。また登録時にランク付けを行い、それによって還元される処理料金に差をつけてはどうか。	企業	225
	ASRのリサイクルを実施し埋立処分量を減量する再資源化事業者の役割が、このシステムにおいて重要な位置を占めています。環境負荷が発生するかどうかはこの事業者の実施内容次第で決まってしまいます。また自社分のASRが不明な状態であり、更に自動車業界あるいは他業界のものが混在している訳ですから、それが公正に確認出来る手段として国の環境基準に準拠した資格要件を備える必要がありと思います。それ故事業者の登録基準は重要なものと考えます。メーカでは実力不足であり、国が主導して実施して頂きたいと思います。	個人	226
	国及び自治体による登録は厳正なものとし、産廃法の収集、運搬、中間処理の許可をもっている業者とする	企業	227
	認定に際しては再資源化事業者を業種認定とし、幅広い指導をお願いしたい。	団体	228
	排出事業者・一般排出者等から処理委託を受けた、ELVに対する取り扱いは、金銭受領を行うことから、適正な処理を行う義務がある。公的登録制度を導入して何人も処理費を受領出来ないシステムを構築する。特に、環境破壊・汚染物質の回収事業には積極的に取り組む。（フロン・エアバック・LLC等）	団体	229
	今までの投資がむだにならぬ配慮を 「別表1」のイメージ・チャートにもありますように、引き取り者、再資源化事業者は、新たな「登録制度」の対象となります。現在の考え方によりますと「国が登録の基準を設定」し、それに基づいて「国または地方公共団体への登録等」をすることになっております。 今日、私たちは厚生労働省（厚生省）の所管になる「廃棄物処理法」に基づいて使用済み車処理の業認定を取得し、業務を行って参りました。これには手続きのための書類作成等、膨大な時間とそれなりの経費を支払い取得しております。資格取得に対応すべく、設備の補充改善のための投資も相当な額に上る業者もおります．新法律のための、新たな「登録の基準設定」が、そうした現実を踏まえ、無駄な二重投資や書類作成等のための複雑な手続きを必要としないで済むよう、出来得る限り簡素化し、かつ律法の精神が果たされるものになりますことを切に願うものです。	団体	230
	再資源化事業者も現行のライセンス制度を最大限活用する観点から、登録制ではなく公平な許認可制度の導入を強く望みます。	企業	231
	自動車リサイクルに必要な技術開発がなされているという前提で考えると、特に引取者と再資源化事業者は登録ではなく認可制度とするべきである。この場合、認可基準を設け、一定以上の設備が完備されていなければ事業そのものが継続できない制度とし、また、役割を履行しなかった場合の罰則規定をあわせて設定する必要がある。	個人	232
	この場合においては、適切な認証制度により解体事業者などリサイクル実施事業者の役割を拡大することが可能であると考えられ、そのことはまた処理産業全体の向上・発展を促すことに貢献すると思われる。	その他	233
	【解体業界と廃自動車取引の実態について】 自動車解体業者の中には、設備が貧弱で、零細のところも多い。また、未だに、無許可の解体業者も存在しているが、そこへ廃車を 持ち込むディーラーや整備工場があることは、大きな問題である。 ディーラー等は結局、適正な処理費を支払いたくないため、解体業者に押しつけていると考えざるおえない。 そのやり方は、廃棄物処理法の規制から逃れるため、解体業者に無理に廃車を買わせるなどして、引き取らせていると思われる。 ☆メーカー及び関連業界は、これらの問題を解決すべく、解体業界を育成し、また、処理環境の整備を進めていくべきである。 ☆☆国は、解体業を全て許可制とするなど対策を講じるべきである。☆	不明	234
	再資源化事業者（自動車解体事業者、シュレッダー事業者）は、まさしく「リサイクルに直面する位置」にあり、実際の実施者になることになります。求められることは、適正な処理（廃棄か再利用かの分別）と、環境負荷の発生を防止する役割を担うことになり、関係事業者は、その意義を理解するとともに、適正事業への確認および監督指導ができる体制構築と、ここにおいても制度上の位置づけ、新たな登録制は検討する必要があると考えます。	個人	235

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	競争市場で売買を行う一方で適切かつ効率的に材料の管理及び処分を確実にできるよう、事業者の登録資格を定める必要があると考えます。さらに、材料の管理及び処分について、登録された事業者の処理が適切であるかどうか、定期的に事業者をチェックするシステムとすべきです。リサイクル技術及び分離技術については、自動車製造事業者が責任主体であると考えますが、そのためには、政府からの支援も必要と考えます。リサイクル量と処分量はそれぞれの事業者において定期的にモニターされるようにすべきでしょう。	企業	236
	「国又は地方公共団体への登録等により、新たに制度上の位置付けを創設。国が登録の基準を設定」という事には原則的に賛成致します。 ＜コメント＞ ① 自動車の抹消登録手続きは解体事業者の証明を必要とする制度とすること。 ② 廃車ガラの引き取り要請を必要に応じて自動車メーカー及び自動車輸入事業者に対して行うことができる制度とすること。 ＜我々の考え＞ 実際にELV解体事業に携わっている事業者に対しての制度創設こそ引き取り業者イコール解体業者として必要だと思います。現行の廃掃法による許認可には自治体により設備など基準の解釈が違い、不公平法だと思っています。国による統一基準の策定を希望します。 また、繰り返しになりますが「メーカーのASR引き取り」というのは「拡大生産者責任」という観点から可能でしょうか。ご承知のとおりシュレッダーで処理される時、自動車メーカー別に車体が処理されているわけではありません。結果として全て混ざってしまっているものがASRです。予め何台ずつ投入されるか判明していれば経費分担はできるかも知れませんが、どうしてもメーカー別に不公平感は残るでしょう。それよりも廃車ガラを自動車メーカーに引き取らせれば、これこそ生産者が明確であるので不公平感はなく、しかもメーカーごとに競争が起こって努力するはずです。 市場原理が働く可能性のある制度の創設を強く望みます。	団体	237
	再資源化事業者 リサイクルを実施する役割を解体事業者やシュレッダー業者に意識づけることや、登録等により新たに制度上の位置付けを設けることは、大変困難な（逆にいうとリサイクルシステム整備の最も重要なポイント）点だと考える。したがって、提案の方向で賛成。	個人	238
	③使用済み自動車のリサイクル・適正処理の実施主体 【ASRリサイクル事業者】とは、「ASR発生回避処理実施事業者」を含むという概念を採用していただきたい。 別表１ リサイクルシステムのイメージ（叩き台） 図中に、解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者とあるところを、3者を包含する点線の四角形で囲み、「または、これらの機能を一括して分担する事業者」という表現を追記していただきたい。	個人	239
	① 再資源化事業者（仮称） ｴ）自動車製造事業者及び自動車輸入事業者へのASR引取りの要請 下記項目を追加していただきたい。 ・ASRの発生を回避した事業者は、回避した量のASRのリサイクルまたは処理に要する費用に相当する費用を自動車製造事業者及び自動車輸入事業者に請求することができる。 位置付け 制度上の位置付けの創設 下記項目を追加していただきたい。 ・国がASR発生回避処理の基準を定め、国または地方公共団体による再資源化事業者登録時に、この基準にもとづきASR発生回避処理事業者の認定を行う。	個人	240
	使用済み自動車が環境に与える負荷を最小限に抑えたいとして、我々が開発したシステムがいま北九州市にある「西日本オートリサイクル㈱」で稼働している。ここ約1年間の間に1万台を超えるELVを処理してきた実績もある。 本システムは基本的にシュレッダーを行わないというところに特徴がある。従って本案「叩き台」にいう「引き取り者」「解体事業者」「シュレッダー事業者」「ASRリサイクル事業者」の4つの機能を備えていることになる。しかし本案でいうASRを発生させないシステムであるために、本案通りとすればASR処理費を請求できないことになり、環境を守るためのシステムが経済的理由によって競争力を失うことは必至であります。 現状でも、適正処理をしない、リサイクル率をあげようとしない業者は充分に経営がなりたっており、真面目に環境問題に取り組むものが経営の危機に瀕している事象からも、今回の「ジャパン・モデル」はこの不適切な状況を助長する恐れを含んだ案と言わざるを得ない。	個人	241
	④ ASRリサイクル事業 会員間に自家発電を目的とするサーマル・リサイクル事業が3件進行中である。この事業化が実現すれば、ASRリサイクル事業者としての機能は充分に備える。 シュレッダー工場単位にこのような設備を備えることが理想であるが、資金、技術にくわえて立地に恵まれなければ実現しない。立地に恵まれて、管理型処分場を自前で持つ会員もいる。しかし、これらは特異な例であって、会員の多くはASRの最終処分を外部設備に頼らざるを得ない。	団体	242
	①有償、逆有償を問題にするのは間違い（有償、逆有償に関わらず廃棄物か否かが問題と考えます。）通常の経済活動と環境規制がゴチャゴチャになっているように感じる。処理業者に危険なものを取り扱っているという意識が無ければ今まで同様に責任の所在が明らかにならず、不法投棄の抜け穴が益々増える。廃自動車は廃棄物という前提でより慎重に討議されるべき。	企業	243
	有償･逆有償の違いだけで許可業者と不許可業者で業務内容が同じという現在の制度は疑問である。	団体	244
	① ELVガラの逆有償はなくならない 製造事業者によるASRの引き取りがあったとしても、ELVガラが有償取引きとなる保証はない。ASRの処分費用、たとえば30千円/トンが免除されても、シュレッダーのASR処分費用を除く操業費11千円/トン対スクラップ販価8千円/トンの構図は解消されない。スクラップ販価8千円は現在の相場で、市場価格は6千円にも10千円にもなりうる。この差損は従来の逆有償よりは負担は軽くなるが市場から取るしか方法がない。差損までユーザー負担とするのは筋が違うし、もし、そうなればシュレッダー事業は構造不況業種となって、本来の競争原理を失うこととなる。	団体	245

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	ASR等が引取られても、自動車の70%を占めるリサイクル鉄スクラップは経済情勢に左右される事から、自動車リサイクルに於いては有用部品有用金属に加えASR等以外の廃棄物処理料金も含め、経済情勢に左右されるが、それでもリサイクル、リユース率、販売等により競争原理は充分に働く、これ等は総体有価・無価・逆有償にとらわれる事はないと考える。	企業	246
	シュレッダー業界はある程度の力がなければ、成立できないし、数も限られるのでそれ程の心配はないにしても、問題は解体業界の育成ではないか。 この業界は従来新車ディーラーからの庇護と言うか影響を強く受けて来た。解体の収入の大きな部分は、年式の新らしいスクラップ車をどう入手するかにあり、その仕入れは新車ディーラーが主たるものである。解体事業者は手間をかけて中古パーツをストックしても、在庫期間とともに廃棄する率が増えてウマ味がなくなるリスクを負うので、常に新年式の解体車の仕入れが重要となる。 その優位性に立って、解体事業者に通常の解体車は買い取らせるのが通常である。本来はもう逆有償で解体事業者が引き取るべき時にあっても、このような環境が解体事業者の本音が前に出せない傾向になって居ると言う。 中古車販売事業者は2-5名程度の小規模の企業が多く、複雑な手続きを必要となるマニフェスト制度に馴染まない。と言うよりも出来ないと言う方が早い。 従って解体事業者の業界の育成が早急に必要であろう。	個人	247
	まず、これまで自動車のリサイクルの基盤を支え、多くの経験を有している解体事業者の社会的な認知と育成が欠かせないと思う。なぜならば、多くの経験とネットワークを有する解体事業者の体質を強化することで自動車リサイクルの基盤が整うと思うからです。	個人	248
	ウ)再資源化事業者 再資源化事業者は、リサイクル業務を実行する役割を担っており、適正な処理がなされるか、再利用可能な資源が確実にリサイクルされるか否かは、再資源化事業者にかかっています。従って、関係者がリサイクルの意義を理解し、適正な処理を実行するように意識づけを図ると同時に、国や地方自治体による指導監督ができる制度づくりをしていただきたいと考えます。	個人	249
	1 リサイクラーにおける適正処理の担保方法 自動車解体業者は、中小又は個人事業者が多いため、引き取った自動車のうち売却できる部品だけを取り外し、ボディーなど処理費がかかるものは放置又は不法投棄するおそれがある。現にそうした事例が発生しており、これら自動車解体業者における適正な処理を図る必要がある。 具体的には、2のような厳格な登録基準を設けるほか、優良な業者を育成するシステムが必要である。 また、自動車メーカーがユーザーから徴収したリサイクル費用の一部を直接シュレッダー業者に(出来高制で)支払い、当該業者に解体業者が自動車を持ち込めば買ってもらえるようにするなど、市場原理を活用することも有効と考える。	個人	250
	ELVリサイクルの実施には、まず排出者が責任を持って確実にELVを適正な引取り者に持ち込むことが必要条件です。この為には、排出者が廃車責任を果たすような担保を設定する方策が必要です。具体的には、登録抹消制度を改訂して、廃車証明書や、マニュフェスト票の控えが無いと自動車税が強制保険をキャンセル出来ないようにする仕組みを構築することです。	個人	251
	今回提案の「新たなリサイクルシステム」を成立させるためには、使用済み自動車の排出者(いわゆる最終ユーザー)がそれを不法放置することなく、確実に引き取り者に持ち込むことが必須です。	個人	252
	またユーザーに対しては他の廃棄物と同様に排出者責任を強化しリサイクルされるまで税金を徴収し続けたり業者が不法投棄したときはユーザー本人にその処理料金の請求が行くように法制化すべきと考えます。走すれば業者の剪定も急速に進むと思います。このような地球的な方向性について来れなかったり故意に逆らう者たちを排除しなければこの問題は前に進まないように思います。今回の家電リサイクル法にも同様の心配があります。買う時に予め聞いてなかった費用をユーザーに押し付けるんですからきっと不法投棄やこなごなに壊されたテレビなどが燃えないゴミの日に町のゴミ集積場に捨てられるようにおもいます。この場合もメーカは形だけのリサイクル施設を用意しているだけで運搬費やリサイクル費を全てユーザーに押し付けているじゃないですか。日本人の国土を守る気持ちが薄らいでいく事を危惧しています。	個人	253
	関係者の役割分担については、再資源化事業者は、不要となった車両から再利用価値のある部品等を取り外し、車両をリサイクル可能なものと、廃棄物とに分別する重要な役割を担っていると思います。この過程での処理が適正に行なわれれば、フロン等が大気中に放出され環境に負荷を与えることと、リサイクル可能な資源が、産業廃棄物として処理されることもなくなります。従って、自動車リサイクルに関係する各分野が、その意義を理解し、適正な処理を行なうように、国や地方公共団体が、適切な指導監督ができるしくみを構築していただきたい。	個人	254
	私たち自動車ユーザーは、自動車を利用しての便利さや、生活そのものにおいても、欠かせない交通用具になっていることは、誰しもが認めるところです。同時に、私たちが日々生活する中で、環境を守っていくことによって受けるものも少なくはなく、その環境を守ることに貢献することは、自動車ユーザーでもある私たち生活者の義務ともいえます。 当然ながら、自らの使用済み自動車は、適切な引取者に引き渡すとともに、発生する費用は負担することが当然のことと考えなければなりません。この考え方は、他の「リサイクル法」においても、基本的には反映されており、自動車リサイクルにおいても、自動車ユーザーの役割と責任として明確に示しておく必要があります。	個人	255
	使用済み自動車を適切な引き取り業者に渡し、その費用を負担すると同時に、適切に処理がなされているかについて、注意を払うことが必要であると考えています。 私たち自動車ユーザーがこの責務を十分認識でき、社会コンセンサスとなるような意識付けを行うと同時に、この考え方に沿った役割分担の検討をお願いします。	個人	256
	費用負担について リサイクル費用は排出者責任の原則を基本とすべきであり、産構審の議論もこの原則に沿ったもとして十分評価できる。 4月から始まる家電のリサイクル費用も最終排出者負担となっており、この考え方は、自動車に限らず全ての廃棄物処理等における費用負担の原則と考える。	個人	257
	自動車ユーザーは自動車の使用過程において便益を与えられており、本案の通り受益者負担の原則から自動車ユーザー負担するのは、適切であると考えます。 自動車ユーザーから排出された使用済車が適切にリサイクルルートに乗り、経済情勢に左右されることなくリサイクル・適正処理が持続的に実施されるシステム実現のためにも、自動車ユーザーによる費用負担は必要だと思います。現在でも使用済車は中古部品等有償であり、シュレッダダスト処理等の費用負担を行えばリサイクルは確実に実施されていくと思います。	個人	258

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	使用済み自動車の適正処理・リサイクルを推進するには、ASR並びにフロン及びエアバッグ等の回収・処理に要する費用を誰がどの様な形で負担するかが重要なポイントの一つであると考えます。 費用負担者に関しては、受益者負担の原則から自動車ユーザーが負担すべきであり、中間報告でもその旨が明確に言及されており適切な提案であると考えます。	個人	259
	費用負担は、自動車ユーザーが負担するのが当然且つ適切であると考えます。 費用負担の検討案は、現状の市場メカニズムを尊重する中で検討する必要が有ります。 その意味で、これまでもそうであったように、使用済み自動車の価値に応じた自動車ユーザーの還元分も踏まえ、最終的には市場メカニズムの中で、その全部又は一部が自動車ユーザーの負担となることになるとの提言は的を得ており、適切であると考えます。 日本の現状の市場メカニズムを考えた上での今回の検討案には全面的に賛同します。 また蛇足ながら徴収、配分、管理方法については今後、様々な観点での評価が必要と考えます	個人	260
	また、資源の無い日本では、一度使った資源をうまく再利用するなどの工夫が大事ではないかと思います。そして、その自動車をリサイクルするための費用は勿論、便利で快適な生活を送った本人が負担すべきと思います。	個人	261
	最終ユーザーにはリサイクル・処理費用の負担頂くことも求められます。	個人	262
	ユーザーは自動車の使用者であり受益者である。したがって、当然ながら処理の費用を負担する役割がある。	個人	263
	自動車のリサイクル費用の負担のあり方は、家電リサイクルと同様とすべきであります。費用負担の考え方を製品によって変えるべきではなく、整合性をもたせるべきです。	個人	264
	どちらにしても、自動車ユーザーが燃料などをはじめてする環境を享受していることは事実であり、リサイクルをはじめてする環境問題には、応分の責任を負う必要があると考えます。	個人	265
	廃車のリサイクル費用の負担方法について意見を述べさせていただきます。 リサイクル費用はどんな形にしろ、製品の利便さを享受したユーザーに負担する義務があると思います。 海外では、メーカーが負担するという考えもあるようですが、その場合でも費用は新車価格に上乗せされるようなことになり、結局はユーザーが負担することになるのではないでしょうか。	個人	266
	自動車の使用に見合った適正な処理費用を負担する。	団体	267
	自動車のリサイクルの重要性は十分理解した上で、基本的な考え方に対してコメントを述べる。 再生可能な部品・用品の開発やリサイクル率の向上に向けた企業責任の追及は、一体どこに負担を強いることになるのか、大きな疑問を感じざるを得ない。現在、自動車にかかる税金は、自動車税、重量税、揮発油税など、多岐にわたっており、さらには、リサイクル率の向上に向けた企業の試験研究費の増大など、全ては消費者への負担となって跳ね返るものと考える。 しかし、社会的な責任を果たすために、自己責任を果たし自らが使用したものに対する責任ある対応と言う点では、日本社会においてもその重要性は否定することはできない。いかに使用者が責任持って対応するようにするかが重要課題と考える。 従って、リサイクル率の向上は自己責任のもとに実行すべき課題と、企業責任のもとで実施すべき課題に大別されると考える。	個人	268
	費用負担については、自動車ユーザー負担とする. 理由 ・使用済車の適正処理が確実に実施されるためには、関係者の役割の明確化とそれぞれが役割を果たすための仕組み、共通のルールが必要である. ・自動車、特に商用車は中古転売されるケースが多く、それぞれが自動車使用に伴う受益者であるので、処理費用は、それぞれの受益者が公平に負担する仕組みが望ましい. ・また、処理費用は、車両の用途、大きさ、重量等が考慮されるべきであり、全国一律が望ましい. ・自動車ユーザーは、使用済車の引取者への引渡、リサイクル料金の支払、登録抹消手続等の役割を担うべきである. ・カーエアコン用フロン回収・破壊費用は自動車ユーザー負担で実施しており、その整合性. ・家電リサイクル法は、最終使用者負担であり、その整合性.	個人	269
	廃車の処分費用は自動車を使用する者が負担するべきと考えます。 利便を享受したものが費用を支払うのは当然。 自動車は幾人ものユーザーが使い長い間使用されるものなのでその間に使用したものそれぞれが負担すべきと考えます。 只、集めたお金をどのようにストックし、管理、運用するかはなかなか難しい問題でもあり、有識者による十分な論議が尽くされた上で法制化すべきです。 費用負担者が充分納得できる透明なシステムとなることを望みます。	個人	270
	使用済み自動車をリサイクルするための経済的、社会システムが充分整備されてない現況の中で、使用済み自動車のリサイクルを一企業に委ねても困難である。使用済み自動車のリサイクルがうまく回るようなシステム作りが必要である。家電リサイクル法のように使用済み自動車のリサイクルに必要な処理費用を受益者であるユーザーが負担するのは妥当であると考える。	個人	271
	必要な費用はユーザー負担が原則と考えます。使用済み自動車を引取車に引渡し、所要の費用負担を行うという提案内容に賛成です。	個人	272
	お客様は、車のリサイクル費用を負担をすれば、後は、そんなに果たす役割はないはずです。もちろん、お客様からの意見、苦情は、承るべきだと思います。	個人	273
	まず、関係者の役割分担ですが、自動車ユーザーは、自動車を利用することにより便利さを享受しています。また、生活者でもあり、自分の生活する環境を守ることで、その環境からも受益を得ています。その意味で、自動車ユーザーは自分の使用した自動車が適切に処理されるための費用を負担し、自分の生活する環境を守ることに貢献する義務を有していると考えます。	個人	274
	ユーザーにもリサイクルの重要性を認識してもらうことが不可欠であると考えており、リサイクルに係わる適正な費用の徴収に対し、理解頂くことも重要であると考えております。	団体	275

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	JAIA／ACEAは、使用済み自動車の処理コストはその使用期間を通じてその使用によって便益を受ける全ての者が負担すべきであるという原則を支持します。	団体	276
	当然ながら上記の事をするにあたっては費用がかかってきますが納税者としては現在の税金内で賄っていただきたいというのが本音であります。しかし聞くところによると例えばリサイクルをするにあたっては、通常の原料から製品にするまでの費用と較べると、製品をリサイクルし再度製品化するには3倍の費用がかかると聞いております。よって多少の費用が我々にかかってくるかもしれませんがそのことを織り込んだ法の策定をせねばならないと考えます。具体的には自動車を使用する我々が、その自動車をリサイクルする為に必要となる費用を負担することを明確にすべきと考えます。具体的な考え方についてはしかるべき機関で議論していただくのが早いと思いますが一刻も早く対処していただきたく思います。		277
	自動車を所有する者は、自動車を使うことで、便利さを享受しており、自動車を使用した者が、使用した自動車をリサイクルするための必要経費は、自己負担すべきではないか。必要経費の負担をどの時点でするかは、議論すべきと考えるが、いずれにしても負担するべきであると考えます。そうすることによって、自動車を所有する者がその費用に対する負担感が発生し、コスト意識を持つことで、より効率的なリサイクルシステムを構築することに貢献できる。	個人	278
	フロン／エアバック，ASRの引き取り並びに処理費用は受益者負担の原則から使用者が支払うべきものと考えます。	個人	279
	リサイクルの費用負担については以下の考え方により，自動車のユーザーが負担すべきものと考えます。 1. リサイクルの実施及び環境負荷発生防止に要する費用負担は,自動車の便益を得たものが負担すべきである。 2. また自動車が途中で名義変更され，中古車として普遍的に使用されている事から，新・中ユーザー間の負担の公平・公正も図られるべきと考える。 3. 金額についてはリサイクルの実施及び適正処理に係るすべての費用をユーザーが負担し，又国内でリサイクルされずに輸出に回るものは，負担を免れるものとすべき。	個人	280
	自分の使用した自動車が適切に処理されるための費用を負担する。	個人	281
	自動車のリサイクルに係る費用負担は以下の考え方により、その自動車のユーザーが負担するのが妥当であると考えます。 1. EUと同様の「メーカー負担」の考え方は、一見ユーザーに負担が掛からないかの様に思われ、多くのユーザーから支持される可能性があるが、「そのリサイクルに係る所要の費用をどの時点でユーザーから徴収するのか」と言う議論に過ぎない。即ち、メーカー負担とし、ユーザーは購入後一切の費用を負担しないとなれば、購入時点での費用徴収と言うことであり、リサイクル法施行前の購入価格に所要の費用が上乗せされたものがリサイクル法施行後の購入価格となることである。 2. また、この考え方はリサイクルに係る所要の費用が不明確になるばかりで無く、自動車ユーザーを含めた人類が本来自覚すべき「地球環境保全が人類の生存に必要不可欠」と言うリサイクル法の根本理念にもベールを被せてしまい、「地球資源は無尽蔵」「不要なものは焼却処分」「焼却処分出来ない物は埋め立て処分」「臭いものには蓋」と言った今迄の環境破壊行為を助長し人類を滅亡に導きかねない危険性がある。地球環境を保全するためにはそれ相応の費用が掛かること、また費用を掛けてでも地球環境は保全しなければならないことの認識を強くしなければならない。 3. 人の役に立つ物を製造するのに費用が発生すると同じように、その役に立った物をより自然に近い物に戻す或いは何らかの物として再利用する為にも費用が掛かることは、全ての人が理解している筈であり、製造され、それを使用することで使用する人にとって何らかの役に立ち、そしてその使命をまっとうした後に可能な限りのリサイクルと廃棄がなされる過程の中で、係る全ての費用は、それを使用することで使用する人が得た「何らかの役」の対価として、それを使用した人が支払うのは当然のことである。 4. 一方、上記の議論は別にして、自動車を製造する者がそのリサイクルに係る費用を負担することで、リサイクルコストを最小限にする自動車の早期実現に繋がると言う主張も考えられるが、これについてはどの時点で徴収するか或いは費用提示するかと言う問題は別にして、リサイクルに係る費用の多少がその自動車の商品力の一つとなることから、製造業者はリサイクルコスト最小化の開発競争に力を入れることになり、ユーザー負担は該自動車の早期実現に対して何ら阻害要因とはならない。	個人	282
	フロン／エアバック、ASRの引き取り並びに処理費用は受益者負担の原則から使用者が支払うべきものと考えます。	個人	283
	自動車ユーザーがELVを引取者に引渡し、リサイクルコストを負担する義務を負うという考え方には賛成です。もし、リサイクルコストの分割払いという考え方、つまり車両の保有段階において毎年いくらかのリサイクルコストをユーザーが支払うというシステムであれば、ELV時点でのオーナーはリサイクルコストを支払わなくてもよくなります。しかし、そのためには、ELVを引取者に受け渡した後、必ず登録抹消がなされるというシステムである必要があります。	企業	284
	リサイクル費用の徴収方法について自動車ユーザーが負担すべきと思います。ユーザーは自動車を利用することで、便利さを享受しており、自動車を使用する者がリサイクルするために必要となる費用を負担することを明確にすべきだと考えます。	個人	285
	自動車ユーザーは自動車を利用する事による利便さを享受している事もあり、自動車ユーザーがそれらのコストを負担するという事が道理ではないかと考える。一時的な支払いコスト増にはなるものの、それらのコストが物を大切に長い間使うという副次的メリットも発生するように思う。	個人	286
	自ら使用した自動車に対するリサイクル費用の負担→リサイクル費用の負担義務	個人	287
	私たち、ユーザーは自動車を使用することにより便利さを享受しています。また私たちの住む環境を守っていくことも今後ますます重要になることを認識しています。そのようなことから、自分が使用した自動車が適切に処理される為の費用を負担していくことは当然の義務であると考えますが、その費用が適切にリサイクルに役立たされているかを注視していく必要があると考えます。 各部門の役割を明確にし、他の部門から疑問が出ない納得性のある役割分担の検討をお願いします。	個人	288
	リサイクルに対しては、ユーザーの立場に立ったとしても、最終的に応分の費用負担を求められることはしかたがないものと考えます。 そうした意味から、費用負担があれば不法投棄が増えるのは、国民のモラルの低さもあり、大人の教育・子供の再教育を強力に行わねばなりません。	個人	289

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	抹消登録の手続き 今回、ユーザーの責任とするよう提案されているが、現状のままでこれをユーザー責任にしても意味がない。最終ユーザーには、自分のクルマが最終的に抹消されたのか、中古車として再販されたのか、あるいは輸出されてしまったのか分からないからである。それよりも、抹消手続きは自動車解体と連動させて、解体事業者の証明をもって、抹消されるとするほうが現実的であり、実効性も高いものと考える。	個人	290
	ワーキンググループの報告では、最終使用者はリサイクルシステムに入った自動車が登録されている引き取り事業者に適切な状態で引き渡されていることを確保する義務があることを明確にすべきです。使用者のリサイクルに対する法的責任は抹消登録をもって終了すべきです。	団体	291
	自らの使用済み自動車の行方については、廃車処分と中古車市場への移管分類が明確になっていない現状の制度運用から、自動車ユーザーとしての適切な処理の確認が、引取者に引き渡した時点で薄れてしまう現実の課題も、見逃せない事実として、制度内容を実効性のあるものに向けた検討をお願いします。	個人	292
	もし、リサイクルの環の中の各関係者がそれぞれの法的責任を遂行するならば、最終使用者がリサイクルシステムを通じてその自動車がどこにあるかという確認を受けることは不必要であると共に、実際的ではありません。	団体	293
	自動車ユーザーに課せられた義務が、引取者にELVを受け渡すという部分である限り、自動車ユーザーが必ずしも受け渡したELVのリサイクル状況について確認を受ける必要はないと考えます。重要なのは、車両の登録及びELVの抹消登録をリサイクルシステムと連動させておくという点であると考えます。	企業	294
	・リサイクルの真の意味を理解し、不法投棄防止等に対し前向きな行動を望む。 ・リサイクルに対しての自覚・責任を望む。	団体	295
	使用済み自動車の不法投棄を防止すべく、政府や地方での罰則を強化するとともに、モラルの向上に努めるべく新聞やテレビでの政府広告も有効と考えます。	個人	296
	使用済み自動車を引取者に引き渡し、所用の費用負担を行うと同時に、新車購入時に「廃車時に必ず引取者に引き渡す旨の確認書」なども義務化してはどうか。再販（中古市場）・保険適用（事故時）においても原則として廃自動車はこのジャパンモデルを介するような強制的な枠の構築と啓蒙的な意味合いを込めて確認書等の措置は可能ではないかと考える。 前述は一例であるが、あまりにマニフェストの浸透率が低く「その他」の処理での責任回避の傾向が強いので、どこに主たる責任が課せられるのかが解らない。あくまでも自動車ユーザーレベルで廃自動車となったときの処理に関わる費用負担や処理プロセスへの理解を求め、現状の制度で問題となる部分の解決を望みたい。	企業	297
	・不法投棄者の処罰 一般のユーザーは、自己の所有車両がELVとなるとき、販売店のいわれるままにまじめに解体処理費用を負担しており、不法に路上等に放棄するものはごくわずかである。従って、不法投棄者を厳罰にするよう法整備を行うことが望ましい。 ・抹消登録の手続き 今回、ユーザーの責任とするよう提案されているが、現状のままでこれをユーザー責任にしても意味がない。最終ユーザーには、自分のクルマが最終的に抹消されたのか、中古車として再販されたのか、あるいは輸出されてしまったのか分からないからである。それよりも、抹消手続きは自動車解体と連動させて、解体事業者の証明をもって、抹消されるとするほうが現実的であり、実効性も高いものと考える。	個人	298
	自動車ユーザーは、自動車購入時また、譲渡時に使用が完了の際、適正処理事業者に排出する趣旨の確認書を締結することの義務化はいかがでしょうか？ もちろん、その時点における処理費用の負担を明記して！	企業	299
	まず香川県豊島のシュレッダーダスト不法投棄が大きな社会問題となり、これがリ サイクルを考えるきっかけとなったとも言えると思います。これは廃車の適正処理能力の不十分な者が行った結果と考えられ、廃車の排出者となる最終ユーザにも、自分の車が適正に引取り処理されるかどうか、判断できる情報を示すべきであります。 従って、国は、適正な処理方法、能力及びその判断基準などを明確にし、そして基準に合致したものを国又は地方公共団体に登録する仕組みを設定すべきと考えます。大変期待をしております。	個人	300
	自動車は、すでにほとんどの国民が利用しており、また自動車産業は日本の基幹産業であると言えると思います。ですから国としてもかなりの分担(システムや施設・設備等の整備)が必要と考えます。リサイクルシステム・施設の多くは、一企業レベルで対応するには大規模すぎると言えるからです。もちろん、廃車処理そのものにかかる経費等は、ある程度ユーザー（所有者）が個々に負担する必要があると思います。	個人	301
	行政は登録制度の要件を現状の把握をしっかり行い公平な制度を構築することを求める。 又、使用済み自動車を行う土地について市街化調整地域であっても建物を建築出来る処置を取ってほしい。この事により、既存事業者の適正処理が尚一層充実されると考えられる。 そして、既存事業者が自動車リサイクルに貢献出来る事が全社的コストの低減になるものと考える。	企業	302
	国はリサイクルシステムにおける全ての関係者の法的要件と責任を明確に定めるべきです。JAIA／ACEAはこの要件を討議する過程で意見を述べる機会が与えられることを要望します。 国は、例えば料金の徴収と抹消登録とがリンクしていることの証明等、使用者にかかる料金の徴収のための適切なメカニズムを導入すべきです。	団体	303
	引取者及び再資源化事業者の登録要件を行政は明確に定める必要がある。（案）の下では、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者と再資源化事業者との直接的な関係が予想される。したがって、登録要件の議論には自動車製造事業者及び自動車輸入事業者も参加する必要がある。 車両の登録、ELVの抹消登録がELVリサイクリング及びリサイクリングコスト徴収のしくみと連動して適切に確実に機能するシステムの構築が必要。	企業	304

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	現行法制度の必要に応じた見直し（特に新設される各種認定制度と廃掃法との調整）と統一的運用の実施（現在は許認可自治体により差がある）	企業	305
	国及び地方自治体は、国及び地方レベルで採用されているリサイクルのルール間における一貫性を確保すると共に、このシステムの円滑な運営を阻害する他の法制度が採用されないことを確保すべきです。	団体	306
	建築基準法の改正（調整区域での工場の建屋を建てられる様にしてほしい。特例処置があると思われる）	団体	307
	自動車のユーザーに対して、関係事業者のみではなく国及び地方自治体にも認識を強く持って頂き自動車リサイクル適正処理について理解を求めていく。	団体	308
	ユーザーに対して国及び自治体が、環境問題、省資源について広く深く国民に理解と合意を得るために、積極的なPRを心がけるべきである。	団体	309
	排出事業者に課せられたマニフェストですら十分浸透しているとは感じていないが、ユーザーに広く啓蒙および周知の活動を行っていただきたい。	団体	310
	ELV処理がどの様になされているのか。自動車に係わる税負担がどのような形でELV処理に生かされているのか。ELV適正処理とはなんなのか。昨今多くの学識経験者始め言い尽くされた感があります環境保全、より良い地球環境とELV処理とはなんの関係があるのか。多くのユーザーは興味はあってもご存知ありません。 この啓発活動を国、自治体およびメーカーなど自動車関連業界が広く行い、直接ユーザーに理解を求めれば、かかる費用負担についても理解を得られるものと思いますし新たなより良い議論も起こるのではないでしょうか。 リーアではこの啓発活動をより進めて行く所存です。	団体	311
	自動車ユーザーについては、使用者としての責任を明確にし、廃車リサイクルの意識を高めるような行政施策を講じるべきと考えます。	個人	312
	何度か繰り返したが、先ず意識付けされることが肝要で、そのうえで、リサイクル費用の支払、リサイクル部品の活用を行うべきである。	団体	313
	行政がなすべきは、使用済み家電製品や自動車には、どのような環境に対して有害な物質が含まれているかを情報公開し、そのような物質を安全かつ適正に処理するためには、それ相当の費用がかかることを周知徹底することであろう。	団体	314
	関連する事業者が多く、モラルアップやシステムの持続的構築にむけた、教育や意識付け、適切な指導監督を国または地方公共団体ができるような仕組み作りの検討も必要ではないでしょうか？	個人	315
	商用車では、中古部品の再利用が多く、結果的にASRの発生は少ない状況です。自動車メーカに期待されている役割は、これまでリサイクルイニシアティブで実施してきていますが、この自動車リサイクル法は、メーカだけで達成できる内容を遙かに越えたところで策定されようとしています。是非全ての関係者の参画を促す施策を国のリーダーシップを期待します。	個人	316
	自動車製造事業者がASR、フロン・エアバッグの処理費用を負担することでELVの有償化が回復するとしているが、市場原理に任せた場合ELV取引がビジネスとして恒久的に成立する保証は無く、リサイクルパーツや鉄くず等の市況が悪化した場合などビジネスとして成立しない状態となった場合は、国が積極的に関与することでユーザーにインセンティブ（有償取引）を与える仕組みが維持できるようにする必要がある。	団体	317
	JAIA／ACEAは、関係者がその課された義務を遂行することを奨励するための適切な財務上のインセンティブが採用されることを期待します。	団体	318
	関連当事者がそれぞれに定められた法的義務を遂行すると同時にリサイクルビジネスが市場主導で促進されるようなインセンティブの設定が必要。例えば、解体事業者が部品の取り外しをするため、あるいはシュレッダー業者がASRから材料を回収するため、あるいは自動車製造事業者がより高リサイクル率及び高回収率の製品を設計するための、財務上のインセンティブが挙げられる。	企業	319
	・前述した、公的資金融資制度の緩和策をお願いしたい。 ・しかるべき土地の低廉価の売買、または賃貸等の情報の斡旋と解体団地へ入所による集団化策への企画支援。 ・適正処理協議機関の設置へ向けての呼びかけと支援。	団体	320
	廃棄物の処分場の確保は国民全体の生活環境の根幹に係わる問題であり、本質的に国、及び地方自治体の責任でなされる重要な施策の一つと考えます。また処分場の影響は長期間に亘るため、十分な管理機能を有する事が必要で、一民間企業任せでは促進出来るものではないと考えます。当面の逼迫状況から判断されての自動車製造事業者主導のシステムを謳われていますが、一般廃棄物、他の産業廃棄物も同様の逼迫した状況になるでしょうから、国及び地方自治体が長期的展望に立って廃棄物処分場の確保を積極的に進めてもらいたいと考えます。	個人	321
	④ 国、地方自治体の役割 処理設備の確保、特にASRリサイクル処理事業の整備は国が責任を持って対応すべきであり、各事業に対し、必要な補助等が有効に実施されることを期待する。また、リサイクルシステム全体が効果的に運用される様に、各事業者に対する監督等、強力なリーダーシップを期待する。	個人	322
	関係事業者間の調整	企業	323
	自治体などの行政機関は健全なリサイクルを補助し指導する事を期待している。	個人	324
	各都道府県内で処理状況を把握するための関係者による協議機関を設置し、適正料金を広くPRし、ユーザーの認識を高める方法をとる。協議機関とは、行政、自動車メーカー、各販売店団体、整備業界、自動車解体業界、鉄屑業界（シュレッダー業界）、最終処分場業者、そして消費者団体等で構成する。	団体	325
	不要になった自動車をリサイクル可能なものと産業廃棄物に分別することは重要な役割だと考えます。この分別を正しく行うためにも国や地方公共団体が指導等できる体制を作るべきと願います。	個人	326
	「中間報告案」では、都道府県の役割について、「新たな自動車リサイクルシステムの構築に向け重要な役割を担うものである。」としているが、当該システムの構築に当たっては、まず「拡大生産者責任」の考え方に基づいた自動車製造事業者の責任と役割を明確にし、その上で、国と都道府県の担うべき具体的な役割等を明示されたい。	自治体	327

パブリックコメント提出意見　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
2. 役割分担	行政の役割…p10 廃棄物処理法に係る規制運用は都道府県だけでなく、政令指定都市も行っており、その旨追記されたい。	自治体	328
	中間報告案に各関係者（自動車メーカー・輸入事業者、引取者、再資源化事業者、ユーザー等）の役割分担が記述されているが、行政【国及び地方自治体】についても具体的に明記して頂きたい。 役割分担の中で、自動車リース事業者の位置付けも明確にして頂きたい。	団体	329
	リサイクルを企業経営の中心として考えたとき、現在のシステムで収益事業として取り組める企業は皆無ではないか。戦中・戦後の物不足の折には当然不要品の再利用は大切なものであり、事業として成立していたはずで、やはり事業として成立する仕組み作りが必要ではないか。 しかし、その手段が見つからないとすれば日常のごみ処分の問題と同様、国や地方自治体がその役割を果たすべきではないか。なぜなら自動車は購入時点から保有中の期間に渡り、取得税から重量税、自動車税に揮発油税など多くの税負担を強いられており、自動車以外の耐久消費財との比較でも格段に多くの税負担を求められていることを考えれば、その処分にあたって国や地方自治体が役割を果たすのは当然であると考える。 そして自治体などが関与することによって処理が適切に持続的に行われるはずであり、その仕組みも作り上げられるはずである。 一方の不法投棄問題についても行政としての取り組みの問題ではないか。道路や空き地に捨てられた空き缶やペットボトルのゴミなど、製造側の責任として役割を課せるはずも無く、不法投棄による罰則規定の強化や、放置車両の強制撤去に関する法整備を含め行政としての役割ではないかと考える。	個人	330

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	日ごろ、町から少し出たところに粗大ゴミが捨てられているのを見るにつけ、家電製品の今後が気になっています。廃棄時負担の制度がうまく廃棄家電の処理になっていくのでしょうか。不法投棄の山の処理に悩まされることになりはしないかと心配です。 自動車のように、廃棄にお金のかかりそうなものとなると、なおさらです。しかし、新車を買うときに払うとなれば、負担感も少なく、責任も果たせた、という満足感もあって、払わない人はいない（新車を買うには払わざるを得ない）のですから、制度もうまく機能する、と考えます。廃棄時負担の話がありますが、まったく話にならない役所の都合だけの制度だと思います。 新車で取れないのなら、せめて自動車重量税のなかに組み入れて徴収すべきでしょう。とにかく払わないと車にのれない制度設計が必要です。	個人	1
	制定に当たっては最終排出者が負担することが当然のことと思いますが、現在の引き取り需要、つまり廃車に出すのに費用がかかる。さらには、ナンバーの問題もあり最終排出者の大きな手間と負担になっていることは否めない現状であることを考えれば、その排出費用は受益者負担つまり使用する人が応分に正当に負担すべきと考えます。つまりは、新車購入時点において、適正にユーザーが負担することが重要ではないかと考えます。しかしながら、今までの消費税導入時等のユーザーの動向を見れば買い控えが発生することは容易に想像できます。	個人	2
	徴収時点は新車購入時が良いと考えます。	個人	3
	廃車時に料金徴収では不法投棄が増える一方と懸念される。	団体	4
	今後販売される新車の購入者が購入時に徴収する。	団体	5
	新車購入時に徴収 年間の廃自動車発生台数より新車の登録台数が上回っており、費用の充当に可能である。	企業	6
	1.新車購入時 家電リサイクル法施行を目前にして数千円の処理費を回避するためまだ使える製品を2～3年前倒しして廃棄し、製品を買い換える現象が起きているという新聞報道があった。リサイクルの費用負担についての正しい認識がなされず「数千円の負担がもったいない」という消費者心理が働いていると思われる。このような状況では免許取得・更新の際に廃車リサイクルについての講義を義務づけるなど今後よほど徹底的な消費者教育がなされない限り廃棄時の徴収は不法投棄につながりやすいと思う。	個人	7
	フロン回収・破壊費用の排出時負担は不法放出を招くので絶対に回避すべき ・無色無臭の気体であるフロンはとくに悪徳者の不法放出が懸念されます。フロン対策のためには不法放出防止を第一に、最も効果の上がる対策をとることが必要です。不法放出を増やす懸念があるような選択肢はそもそも問題外です。この点で、捨てる時にフロン回収・破壊費用の負担をさせるいわゆる「排出時負担」は不法放出を招き、問題です。「家電リサイクル法」でもこの方法を採ったために不法投棄をメーカーも自治体も心配しています。カーエアコンのフロンの不法放出は家電の不法投棄よりももっと容易なので、こうした負担方法は絶対に避けなければなりません。 ・新車購入者が製品価格に上乗せしてフロン回収・破壊費用を支払うしくみにしておけば、とりこぼしなく徴収することができます。排出時にすれば、費用のとりはぐれがおこって結果的に不正放出を招きます。費用の徴収部分で製造者が責任を持つ確実な徴収方法をとることが必要です。 ・脱フロン、あるいはフロン漏洩対策を進めるように誘導するには、メーカーがまず対策費を支払い、対策を取った上で価格に上乗せして消費者に転嫁する、欧州などで取られている方法を日本でも採用する必要があります。本来使うべきでないフロンをわざわざ使うメーカーとは関係のないところで負担を求め、消費者のモラルだけを強調する「排出時負担」では環境は改善されません。	団体	8
	新車購入時	企業	9
	新車購入時に組み込み、年金方式で随時発生する廃棄車両に充当させる。 この場合、抹消登録の際（解体証明書）を添付する。マニフェスト（管理票）の添付では、有価でELVを取り扱うことがあり、有価のELVまで処理費を負担することは、財源的にも難しい。新車登録より廃車台数の方が多いことから財源不足は明確である。	団体	10
	自動車充当方式により新車販売時に解体車処理料を徴収すること。3万円程度。立法化する。	団体	11
	新車購入時	団体	12
	新車購入時	団体	13
	1. 新車購入時 以下の理由から「新車購入時点」での徴収に賛成する。 ①確実な徴収が可能であり、ユーザーの負担感も少ない。 ②責任の所在が明確で非常に判り易い。 ③料金の徴収が簡単で低コストである。 ④EUでも「新車時点」での負担を求めている。 2. 廃車時 以下の理由から「廃車時点」での徴収には反対である。 ①不法投棄の増加が懸念される。 ②今回の考え方で示された最終ユーザーにインセンティブを与える仕組み（有償取引）を台無しにするものである。 ③引取者と最終ユーザーとの間でトラブルが発生すると共に、引取者に負担のしわ寄せが来ることが懸念される。 3. 任意の時点（ある車の購入時から廃車時までのいずれかの時点） 以下の理由から「任意の時点」での徴収には反対である。 ①自分以外の誰かが負担するだろうとの意識が働き、責任の所在が曖昧となる。 ②仕組みとして単純明瞭さに欠け、運用コストが大きくなる。 ③中古車流通過程での徴収にメリット（廃車時点で徴収される料金より安いなど）が無い限り、実質的に「廃車」時点での徴収に収斂されるものと思われる。 ④税金である自動車税でさえ徴収が困難な状況（東京都の98年度徴収率は92.4%）から考えても費用徴収には多くの困難が伴うことは明らかであり、引取者の負担となる可能性が高い。	団体	14
	費用は新車販売時に購入者から徴収する。廃車時徴収すると不法投棄が増加する。	個人	15

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	排出時負担や任意の時点での徴収は避けるべきで、新車時徴収に一本化すべきである。 「自動車リサイクル法」を制定する最大の目的は、不法投棄の防止や環境負荷発生の防止の確保のはずです。費用の徴収方法の比較で、A方式からF方式まで示されていますが、A方式、B方式、D方式、E方式はいずれも「増加の懸念がある」と表にも示されているとおり、法の目的に適っていません。 費用の管理を製造事業者が行うにしても、費用の管理のしやすさを基準に費用徴収方法を選択すべきではなく、不法投棄の増加の懸念がなく、適切に処理されるルートに乗るようにするためには、新車時負担にするべきです。 また、新車時負担にすることによってリサイクルしやすい材料や部品の選択等へのインセンティブを働かせることになります。	団体	16
	費用の徴収は本来、新車販売時のコストに組み込む事が良いと思います。必要以上にメーカーにのみコストを追求する事は良くないが、必ず、競争の原理がリサイクルに向けた良い結果を生むと思う。 立上げ部分のコスト高には、販売価格に載せ、徐々に企業の努力に任せていくことが良いのでは。 しかし、既に走っている車に関して考えると、分けた考え方が必要であり、既存登録者の費用の徴収は、廃車時に行うことが良いと思います。また、その明確な厳しい規制も必要と思います。	個人	17
	費用徴収は新車時徴収に一本化すべき 基本的考え方の4要素を充たす費用徴収方法が、新車購入時徴収であることは明らかである。廃車時徴収は4要素のいずれにも逆行しており、有害な方法であることは明らかである。この弊害は既に今の家電リサイクル法において現れ始めている。4要素に反し不法投棄や環境負荷を増やす廃車時徴収は、絶対に選択してはならない。 新車時負担にすることにより、リサイクルしやすい材料や部品の選択などのインセンティブが働き、メーカー間の適正な競争や技術開発を促す効果がある。	個人	18
	気体であり有害なフロンを確実に回収・破壊するためには、新車（新製品）の購入時に回収・破壊の費用を上乗せすべきです。特に車本体とは違いフロンは目に見えないため、不法放出は容易に出来てしまいますし、一度放出されれば、もはや取り返しがつきません。排出時負担では、これを助長するだけです。フロンの確実な回収・破壊を行うためには、購入時徴収でなければ意味がありません。	個人	19
	自動車リサイクルの仕組みについては、6つ提示されている方法の中において、やはり新車購入時にリサイクル費用を上乗せするユーザー負担とし、リサイクル費用に回すことが必要です。家電リサイクル法では、既に施行前から不法投棄が問題にされ、不法投棄された製品の引き取り義務をメーカーに持たせようとした動きが出ています。同様のことは自動車においても想定できるのは当然であり、メーカーの負担を軽減させ、リサイクルを促進するためにも、新車購入時での徴収が最も効率的であり効果的です。またこれは、拡大生産者責任の考え方を基本とする循環型社会推進形成基本法に沿った当然の方策であると考えます。	個人	20
	フロンについては、緊急性が大変高いため、新製品購入時に徴収し、それを現在廃棄される車などの製品からのフロンの回収・破壊費に充てる方法が適切であると考えます。その一方で脱代替フロン化を推進し、回収・破壊のインセンティブを与え続けるために補助金などの公的資金の導入があわせて必要です。 またこの仕組みは自動車以外でも同様で、フロン全般を包括的に扱う法律において仕組みを構築していくことが必要で、今通常国会において、新車・新製品購入時に徴収する方法を組み入れたフロン法を制定し対策を取るべきです。 当然ながら、新製品購入時に徴収するお金をプールするための十分な透明性を確保した基金の設置は不可欠です。	個人	21
	① 新車購入時 望ましいと考える。ただし地域特性および車両形状などにより費用の設定に疑問が残る。基本的には市場の原理原則を反映させるためにも車検証書と同じく、固有の管理票を添付し、受益者負担を原則・義務化が望ましいのではないかと考ええる。 ②廃車時 既存の車両のことを考えた場合、廃車時が望ましいが、費用負担および駆け込み処分などが生じる可能性がある。これら可能性を憂慮しメーカの一部費用負担が望ましいが、その形を採用した場合はメーカーサイドから各役割分担者に過度な負担が生じる可能性がある。本コメントの提示者の立場から言えば、前述の問題を回避できる試案があるのであれば「廃車時の徴収・メーカーの一部負担」とし新車購入時に関しては「受益者負担」でよいのではないかと考える。 ③任意の時点（ある車の購入時から廃車時までのいずれかの時点） 現実的ではないと考える。自動車自体が財の価値を大きく持つ物であり、度々の所有権の移転が行われる物であるから、表題の（いずれかの時点）の設定も困難であろうし、費用徴収にかかる経費的なものも大きくなると考える。ソーシャルコストミニマムの観点からみると上記2点からの採用が望ましいと考える。	企業	22
	リサイクル費用の徴取方法ですが、リサイクル保険方式に致して頂きたいと思います。廃車にする時、新車に価格を上着せを致して、リサイクル費用として徴取するか、どちらかに致して頂きたいと思います。消費者にわかりやすく説明を致し、提示をするべきです。朝日の社説の提言では、価格に上乗せをすることも、大切ではないか、リサイクル費用の徴取方法について、意見が出ているようでした。いずれに致しましても、消費者の理解と協力を得ることが大切だと思います。お客様をないがしろに致してはいけないと思います。	個人	23
	①新車購入時 既存の車両の問題を優先すべきであると考える。 ②廃車時 適切であると考えるが、これからの新車購入に際しては新車購入時と平行してはどうかと考える。 ③任意の時点（ある車の購入時から廃車時までのいずれかの時点） どの時期にするかなど、想像がつかないためにコメントは控えます。	団体	24
	費用の徴収方法ですが、新車購入時50%、廃車時に50%が適当だと思います。新車を購入しなければリサイクルの必要は無いわけですし、使った責任もあると考えるからです。	個人	25
	リサイクル費用の徴収時点は新車購入時・廃車時の両方から徴収するのがベストだと思います。 要は受益者負担の原則ではないでしょうか。 ただし、地域性・車輛の性質等を考慮し一部の負担をメーカーにしていただければと思います。 たとえば、適正処理が難しい車輌等は製造者の責任において一部負担もしくは全額負担	企業	26

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	徴収時点は、新車および中古車の購入時または登録時。ただし転売時には使用期間に応じた割合で返還し、中古購入時には、その年式に応じた割合で徴収する。廃車時では、不法投棄の増加が心配されるし、廃車せずに売却した場合はそれ以降の責任がなくなるため。	個人	27
	リサイクル費用の徴収は、以下の理由で、新車時（所有者変更時）が適当と考えます。 ①新車時であれば、製造者が確実に特定でき、使用材料の材質・量が分かり、リサイクル費用の算出がやり易い。（商用車は寿命が長いこともあり、廃車時ではとても調べが付かない。） ②小規模事業者は、廃車時に存在しないことも考えられ、その時ではリサイクル費用の算出は困難になると考えられる。 ・費用徴収を車両購入時とすることで、最終使用者が費用捻出に困ることで発生する不法投棄の抑止が可能。 ・新車時点での算出費用に対し、将来解体事業者等の改善により費用削減が図れた場合、その費用は解体事業者等に還元されるので、解体事業者の推進意欲、解体事業の改善が期待できる。	個人	28
	自動車リサイクルに関する費用負担について意見を送ります。 自動車の使用者が廃車する際、当該自動車を処理・リサイクルするための費用を負担するのが合理的であり、現実的にも妥当だと思います。 しかし廃車時に費用負担するとなると不法投棄がまず問題となると思います。現状でさえ、使用済み自動車の不法投棄が問題化しており、またごみ袋を有料化しただけで家庭ごみが数多くコンビニや公共のごみ箱および空き地等に投棄されたりしていることを考える と、廃車時負担はマイナス要因と考えられます。 そこで、新車にしても中古車にしても、自動車を入手する際に税金のような形で費用を徴収し、廃車せずに転売する時には使用期間に応じてそれを返還するシステムにするのが良いと思います。使用期間として、車の平均寿命(ライフサイクル)を目安に例えば10年とかに設定し、5年乗って転売したら半分返還するわけです。別の意味では、平均値より長く大事に使用するユーザーには、3Rの負荷が低くて環境にやさしくなる利点を還元できる意味もあります(つまり長く乗っても負担は同額なのでお得感がある)。最近の大気環境面での税制は、11年以上乗るユーザーに増税しようとしていることに対して、3R面での優遇を少しでも図る必要があると思いますので。ただ、1回で徴収するには負担が大きすぎるような金額である場合は、年に1回または車検時に分割して徴収することも有効だと思います。この場合も上記の理由から11年目からは免除とするのが良いと思います。 廃車時に徴収せずに購入時に徴収する理由は、人は物を捨てる時にはお金を払うのを嫌いますが、物を手に入れる時にお金を払うのはそれ程の抵抗が無いからです（もちろん金額程度によりますが）。また、その負担を新車購入時のみに課するのは、中古市場が大きく活発な自動車については不公平な制度となります。かといって、その費用を中古車両売買の価格に乗せるのは不透明であり、ないがしろにされる恐れが多分にあるので、売買の代金とは全く別ルートでの徴収制度が必要と思われます。また、転売によりそれ以降の責任がなくなった旧所有者には、その分の負担を返還するのが妥当であるはずです。	個人	29
	新車については新車購入時にリサイクル費用を徴収する。廃棄までの期間が長くなるので不足が生じた場合は、自動車税の納入時に補填させる。既販車は、自動車税の納入時に徴収する。不足が生じた場合は新車と同じとする。 理由 現状は廃車時の費用負担を逃れるため不法に廃棄されていると思います。よって廃車時では費用の徴収は難しいと思います。	個人	30
	費用の徴収方法 の ｉ）徴収時点 について、②の廃車時以外が適当と考えます。 理由 中間報告案 (1)基本的考え方 の ①不法投棄が防止されること②使用済み自動車のリサイクル及び適正処理の取組みが持続的に行われること④現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること」を備えるためには、費用負担が「廃車時」では、A. 不法投棄の防止効果が低いこと、B. 負担費用のユーザー転嫁が困難である現状が改善されないため引取者のなり手が少なくなり取組みの持続性が失われること、C. 適正処理費用負担というユーザーへの価格後転の転嫁ベクトルを有価での取引という価格前転ベクトルに変えられないので適正な競争原理は働かないと考えられることが想定されるからです。	団体	31
	廃車時・・・車歴がハッキリしており、負担を公平且つコストを正確に算出出来る為	個人	32
	リサイクルのための費用であり、現在保有されている自動車のことを考えれば、その自動車の活用が終了する廃車時点（不定期）で費用を徴収するのも当然である。ただし、費用負担逃れへの法的対策を確実にしておかねばならない。	個人	33
	この4月から施行される家電リサイクル法との整合性が必要だと思います。家電製品と自動車が全く同じとは言えませんが、我々消費者が、日常使う製品ということでは同じだと思います。その同じものが、家電では、排出時負担で、自動車は購入時負担では、消費者は混乱してしまいます。日常使う製品は、全て同様に排出時負担とすべきだと思います。この考え方は、費用の負担者や徴収した費用の使い方についても同様だと思います。是非、消費者が混乱することのないシステム構築をお願い致します。	個人	34
	新車購入時のリサイクル費用徴収では、現在保有されている自動車が対象外となるため、その車両のリサイクル費用について、別途、システムを考えるなどの必要性に迫られるため、避けるべきだと思う。 また、任意の時点での費用徴収では、自動車ユーザーが任意の時点で費用を支払える仕組みを考え、その費用をプールする仕組みが必要になるので、効率的ではないと思う。 ついては廃車時に、自動車ユーザーが廃車の手続きをするのと同時に、費用を支払うようにすることが、現在保有されている車両も含めて、費用徴収ができ、自動車ユーザーにとって、費用を支払うためだけの手続きが不要となり、一番効率的と考える。	個人	35
	1) 自動車のユーザーは自動車を利用することで、便利さを享受しているため、自動車を利用したユーザーが、その自動車をリサイクルするために必要となる費用を負担することになることを明確にすべきだと考えます。そうすることで、自動車ユーザーに対して費用の負担感が発生し、コスト意識を持つこととなり、より効率的なリサイクルシステムの構築に貢献するものと考えます。そう言った点から考えると、費用の徴収は自動車の廃車時に行うことが望ましいと思います。 2) 新車の購入時に費用を徴収するという考え方では、現在、自動車の保有が約7,600万台ありますが、既に保有している自動車からは費用の徴収を行わないことを意味するのではないでしょうか。健全なリサイクルシステムの構築のためには、現在、保有されている自動車を含めて、費用の徴収が出来る方法を考えなくてはいけないと考えます。ユーザーに対して負担感が少なく、徴収のがれがないとの理由から、新車購入時の費用の徴収を考える方もいると聞きますが、リサイクルの費用であり、既に保有している自動車も含めてリサイクル対象となる全ての自動車から費用を徴収するためには、廃車時点での費用の徴収が望ましいと考えます。また、新車購入時に費用を徴収する場合は、約10年以上先の廃車費用の予想が必要となり、費用の徴収者は安全を見込んで高目の費用を徴収する可能性もあります。私たちユーザーに余分な費用負担をさせないためにも廃車時点での費用の徴収が望ましいと考えます。	個人	36

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用の徴収方法については、既に保有されている自動車を含めて、費用徴収できることと私たちユーザーに余分な費用負担をさせない方法を考えるべきです。そのためには、廃車時点での費用徴収が望ましいと思います。 新車時の費用徴収では、およそ10年以上先の廃車費用の予想が難しいため、適正な金額が算出できません。また、日本で使われたのち海外に輸出される車には廃車処理費用は発生しないにもかかわらず、費用徴収されることになるからです	個人	37
	費用の徴収方法についてですが、現在自動車の保有が7,600万台と言われておりますが、新車購入時に費用を徴収するのでは、既に保有されている自動車からは費用徴収を行わないことを意味するのではないでしょうか？。健全なリサイクルシステム構築のためには、現在保有されている車両を含めて、費用徴収できる方法を考えなければならないと思います。既に保有している車両も含めて、リサイクルの対象となる全ての車両から費用徴収するためには、廃車時点での費用徴収が望ましいと考えます。また、新車時に費用徴収する場合は、およそ10年以上先の廃車費用を予想することが必要となり、費用徴収者は安全を見込んで高めに徴収費用を設定する可能性があります。また、日本で使われた車のうち、20%にあたる約100万台／年が海外に輸出されているとも聞いています。輸出される車は廃車処理費用が発生しないにもかかわらず、費用徴収されることになると思います。私たちユーザーが余分な費用負担をしないためにも廃車時の費用徴収が相応しいと考えます。	個人	38
	新車価格の上乗せ金で今発生する廃車のリサイクル費用をまかなうことは、他人の車のための費用を払うことになるので絶対に避けて下さい。 また、新車価格の上乗せ金がその車の将来のリサイクル費用のために使われるとしても、その時のリサイクル費用がいくらかは、わからないと思います。 あれこれ考えていますと、廃車するユーザーがリサイクル費用をもらう方法しかないように思います。 この場合、廃車の不法投棄が増えると言われていますが、これを防ぐための法的制度を作っていただきたいと思います。	個人	39
	自動車ユーザーからの費用徴収は、恩恵を受けた者の責任として当然と思います。 また、その費用がリサイクルに適正に使用されるためには、廃車する時点での徴収が実際に必要な額として正しく算出されるのではないでしょうか？　新車購入時ですと、その車が廃車になる時に果たしていくらの費用を必要としているのかが曖昧になるため、徴収額の妥当性が怪しくなると思います。	個人	40
	廃棄時点で必要なだけ費用を払えば、資金が滞留することもなく、最もシンプルな仕組みになると考えます。	個人	41
	上記問題を考慮すると、廃棄処理費用は廃棄する段階でその持ち主が負担するのが適切と考えます。 そして、廃棄が決定する段階で廃棄業者と最終所有者との間では契約書を交わし、廃棄業者はその車が廃棄処分された旨を最終持ち主に報告する必要があると考えます。問題は、中古車市場への売却があると思いますが、中古車販売会社の立場で判断すれば良いのではないかと考えます。 例えば ◇売却できる可能性が高い　　廃棄処理費用は無視する ◇売却できる可能性が低い　　廃棄処理費用を減額査定 これはユーザーの立場では、何社かの中古車購入業者と折衝し、より条件の良い業者へ売却すればよいわけであまり問題ないのではないかと考えます。	個人	42
	廃車費用徴収は、費用負担をはっきりさせる為にも、廃車時の費用徴収がよいと思います。	不明	43
	新車購入時に費用の徴収を考えているようですが、既に保有されている自動車の台数が7000万台以上あると聞いておりますがその部分の費用徴収はどうなるのでしょうか。別の方法となると、複雑で混乱を招く恐れがあると思いますし、又、その費用をプールするシステム作りも必要になってくるのではないでしょうか。効率化を考えますと、廃車時に廃車手続きと一緒に費用徴収する事が最も有効と考えますので、この点についても是非ご検討願います。	個人	44
	個人が使用した車をリサイクルする場合の負担は、国内自動車総保有台数から見ても、廃棄する時に負担することが正しい方向性ではないかと考える。新車購入時に負担を強いることは、将来発生するリサイクル費用の使途が本当に明確化されない中では、不安をあおるのみならず、不法投棄や不法輸出などの倫理的な問題に発展しかねないと考える。	個人	45
	費用の徴収方法については、私たち消費者にわかりやすく、また、公平感のあることが大切です。この4月から施行される家電リサイクル法との整合性も考え、テレビや冷蔵庫・エアコン・洗濯機の4品目と同様、排出時の負担」とすべきと思います。また、費用の負担者や徴収した費用の使い方についても同様に、私たち消費者が混乱することのない、わかりやすいシステムの構築を是非お願い致します。	個人	46
	現在の商品で新しく購入する際に最終処理負担をしているものはあるんでしょうか。 比較することが良いかどうかは分かりませんが、例えば住宅購入の場合など、新築住宅を購入する際に解体ゴミ処理分を負担するわけではありません。当然中古で購入する場合新たに建て直すにしてもその負担は最終購入者が負担しているはずですし、いつも問題になる医療ゴミの処理負担は最終の病院に責任があるはずです。 新車購入時に負担をすると言うのは、再販を前提としている商品に摘要すべきではないはずです。やはり最終利用者が応分の負担をするための仕組みが必要なはずです。	個人	47
	新車購入時に費用を徴収するのでは、現在、自動車を保有している人との不公平が生じ得策ではないと考えます。 廃車時負担が最も効果的であると考えます。	個人	48
	費用の徴収時点は、廃車時に行うことが必要だと思います。新車購入時に費用を徴収するのでは、既存の自動車からは費用徴収が出来ないと思います。平等なリサイクルシステム構築のためには、現在、保有されている車両を含めて、費用徴収できる方法でなければならないと思います。 また、日常使う製品ということでは家電と同じだと思います。その同じものが、家電は、排出時負担で、自動車は、購入時負担では、我々消費者は混乱してしまいます。我々消費者が日常使う製品は、全て同様に排出時負担にすべきだと思います。	不明	49
	新車購入時に費用を徴収するのではなく、現在保有している車両から費用の徴収を行わなければ意味がないと考えます。しかし、個人が廃車手続きを取り解体業者へ移動する様な手段では、不法投棄等を誘発する恐れがあり廃車システムをしっかりと構築した上で実施すべきと判断します。よって廃車時に自動車ユーザーが廃車手続きすると同時に費用を支払うようにする事が、現在保有されている車両も含めて、費用徴収ができユーザーにとって費用を支払う為だけの手続き不要になり、一番効率的と考えます。	個人	50

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	家電同様、捨てる人が費用を負担すべきです。 一般ごみでも、お店とかが出す場合、指定された袋にシールを張って出しています。従って、自動車だろうが、何だろうが、「ごみは捨てる人がその処理費用を負担する」というのが基本ルールだと思います。 新聞等では、「家電を後払い式にして失敗（不法投棄が増える）」という論説をする人がいますが、そんなことは、社会全体が「ゴミを捨てるのにはお金が掛かる」という認識が広まれば、解決することであって、そういう社会を作ることを阻害する考えだと思います。 また、家電の場合は、新品を購入した人が、捨てる人というのが、今は殆どなので、「先払いだろうが後払いだろうが、払う人は同じ」です。（自分も、知らない人が使っていた冷蔵庫や洗濯機は気持ち悪いので、中古が売られていても買いたいとは思いません。） しかしながら、自動車は家・マンション等同様、中古が商品として流通している数少ない品目です。 先払いにすると、自分では1台も廃車にしないのに、新車を買うたびに処理費用を取られることになる人と、毎回中古車を乗りつぶすまで乗っていないながら、1銭も費用を負担しない人が出、不公平です。従って、後払いにすべき。ましてや、自動車は車検によって持ち主が特定されています。不法投棄しても、持ち主を探し出せるのですから、後払いにしたからといって危惧するようなことにはならないと思います。 不法投棄が心配なら、罰則を重くする事と、本気で摘発する事が1番だと思います。豊島問題等、TV報道を見るたびに思います。法改正して、取り締まり強化し、逮捕する。見せしめがないと、悪徳業者はいつまでものうのうとするだけです。	個人	51
	この4月から試行される家電リサイクル法では排出者が費用負担することが決まっています。車についても同様の考え方で費用徴収したら良いと思います。車は何人ものユーザーの手に渡り、使用されるからそれぞれの段階で費用負担すべきとの考えがあるようですが、何回も再販される車とワンユーザーが乗りつぶす車とでは徴収される費用が違うというのも変な話だと思います。	個人	52
	産業構造審議会では様々な案が検討されているようですが、これまで通り、最終ユーザーが費用を負担すれば良いと思います。これまでは、鉄などの金属相場が高くて、スクラップ車はお金をもらって引き取ってもらいましたから、何の問題もなかったわけですが、相場が下がって、引き取りに費用がかかるようになったら、徴収方法を考えるというのはおかしいと思います。不法投棄が増えると心配しているようですが、解体処理されたという証明がなければナンバーを切れないようにする（課税し続ける。払わなければ罰するなどのペナルティを課す）など対策はあるように思います。	個人	53
	我々ユーザーとして、自動車を利用することでの便利さは享受しております。より効率的なリサイクルシステムを構築する為には、まずユーザーがコスト意識を持つことだと思います。すなわち使用したユーザーが、費用負担することを明確にする必要が有り、その負担感によってコスト意識が発生すると考えております。 ・現行保有している7,600万台の費用徴収が可能な方法を考えねばならない。 ・新車時徴収にすると、10年以上先の予想徴収となり安全を見込むことから高目の設定になる。 ・新車時徴収にすると、中古として100万台/年の海外輸出車には、費用が発生しないのに徴収することになる。 等の懸念が有ることから、排出時に徴収すべきであると考えます。 ①リサイクル費用の算定が確実②既存車の費用負担についても可能③世界レベルでの貢献(ロシア・中国等)等の、メリットが有ります。 デメリットとしては、中古車市場の沈下があげられますが、カーメーカーの生産ライン等を利用して、現行生産している逆の手順(逆回転)で、解体していく新たな解体事業を拡大していく方策があります。また不法投棄を助長する恐れも有り、「懲役5年を科す」等の法改正を織込み、罰則を強化して未然に防止する必要が有ります。 以上、『リサイクル』という言葉の意味合いからも、購入時に徴収するのではなく排出時に徴収することが望ましいと思います。	個人	54
	2.廃車時 ユーザーは自動車を使用し便利さを享受しており、自分が使った自動車をリサイクル（廃車）にする場合の費用負担が必要であることを明確にすべきと考えます。徴収時点を新車購入時とすると、現在すでに出回っている自動車については徴収しないことを意味するのではないでしょうか、また、新車時に自動車の試用期間が決定されているわけでもなく廃車時のコストも不明確な状態で徴収されることは、リサイクルへの動議付けとはなりにくいのではないでしょうか？リサイクル費用の徴収という観点からは廃車時に実費徴収の方が納得性があると考えます。 また、この4月からの家電リサイクル法でとの整合性を持った方が、理解しやすいと思いますので、十分な議論をお願いします。	個人	55
	今回、色々な徴収例が示されましたが、いずれも一長一短があり、様々な課題があるということは理解出来ました。特に将来のリサ イクル費用を予測することが出来ない中、自社充当方式での10年間据え置き方式については、将来のリサイクル費用との差分が発生するなど、システム運営上大きな問題が予想されます。従って、徴収時期からリサイクル実施時期までが長くなる方式は避けるべきだと考えております。	個人	56
	徴収時点について 1.新車購入時点 2.廃車時点 3.任意の時点 の3点が上げられていますが、2.の廃車時点が最も適切だと思います。 新車購入時点では、現在保有されている自動車は対象外となり、これからのリサイクルの為の費用なのにその費用を負担しないことになります。また、新車時点では、何年後かの廃車であり、その費用を予想した設定を強いられますが、その費用は本当に廃車する時点で適切な値段なのか解りません。3年くらいで廃車になる場合もあるでしょうし、10年以上廃車しない場合もあります。余分な費用負担をさせないためにも廃車時が望ましいと考えます。3.の任意の時点については、統一性を取りにくい為、廃車時が望ましいと考えます。また、家電リサイクル法との整合性を考えても廃車時が良いと思います。	個人	57
	廃車時に行うことが望ましいと考えます。同時に不法投棄などには厳しい罰則を設けるなどルールの整備も必要と考えます。 理由として、新車購入時の負担とした場合、直接的には、販売会社・・・自動車メーカーに負担がかかるわけですが、上記の役割分担も含めて明確にしておかないと、実際には弱い立場の部品メーカーに過度な負担の押し付けが来ることが考えられます。部品メーカーも積極的にリサイクルに協力すべきであることは否定しませんが、デザインの決定権は自動車メーカーにあり、過度に材料や部品の種類を増やしてきたのは自動車メーカーですから、上記役割分担のシステム構築においてこの点を考慮すべきと考えます。 また、他の徴収案でも曖昧さが残る、不公平案が残ること、今後の地球規模でのリサイクル促進と地球の持続可能な発展を考えた場合、まず日本国内で整合をとることは重要であり、「家電リサイクル法」と同じ「廃車時の費用徴収」「不正投棄等への罰則強化）が解かり易いと思います。	個人	58

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	物を捨てたり、リサイクルする場合は、物を使ってサービスを享受し人が責任をもって処分する（または処分してくれる事業者に委託する）べきです。「捨てる」時点で費用が発生するのですから、費用は廃車する時点で徴収するべきだと考えます。	個人	59
	自動車ユーザーは、自動車を利用することで便利さを享受しております。自動車を使用したユーザーが、その自動車をリサイクルするために必要となる費用負担することを明確にするべきだと考えます。そうすることによって、自動車ユーザーがその費用に対する負担感が発生し、コスト意識を持つことが出来、より効率的なリサイクルシステムの構築に貢献するものと考えます。 その意味で、費用の徴収時期は、廃車時に行うことが望ましいと思います。	個人	60
	その際のフロン回収・破壊費用徴収は、排出時にユーザーが負担すべきで、その理由として車は十年余の寿命があり最後まで、その車に乗るかどうか分からないのに最初に買う人が十年後の費用迄払うのはどう考えても不合理かと思います。	個人	61
	費用徴収のタイミング 廃車時に徴収すべきと考えます。理由は、廃車する車と廃車費用が1対1できちんと紐がつくことになり、明確である。廃車時に費用を支払うことにより、ユーザーに環境に対するコストを明確に意識づけることができる。費用をプールさせる必要が無く不必要な基金などを創設する必要がないこと、以上の3点です。	個人	62
	新車購入時に費用を徴収するのでは、現在、自動車の保有が7600万台とありますが既に、保有されている自動車からは費用徴収を行わないことを意味するのではないでしょうか？健全なリサイクルシステム構築の為には、現在、保有されている車両を含めて費用徴収できる方法を考えなければならないと思います。 負担感が少なく徴収逃れがないとの理由から、新車購入時の費用徴収を考える人もいると聞きますが、リサイクルの為の費用であり既に保有している車両も含めて、リサイクルの対象となる全ての車両から費用徴収する為には、廃車時点での費用徴収が望ましいと考えます。	個人	63
	また、この4月から施行される家電リサイクル法との統合性は絶対に必要だと思います。冷蔵庫・テレビ・エアコン・洗濯機と自動車が全く同じというのは乱暴かもしれませんが、我々消費者が日常使う製品ということでは同じだと思います。その同じものが、家電は排出時負担で、自動車は、購入時負担では我々消費者は混乱してしまいます。 我々消費者が日常使う製品は、全て同様に排出時負担とすべきだと思います。この考え方は、費用の負担者や徴収した費用の使い方についても同様だと思います。 是非、我々、消費者が混乱することのないシステム構築をお願い致します。	個人	64
	リサイクル費用の徴収については、今年4月から施行される家電リサイクル法との整合性を図ることが混乱を少なくするためにも絶対に必要だと考えます。 冷蔵庫・テレビ・エアコン・洗濯機と自動車を同一に論じるつもりはありませんが、私たち消費者が、日常使う身近な耐久消費財ということでは同じだと思います。その同じものが、家電は、排出時負担で、自動車は、購入時負担では、消費者は混乱してしまいます。消費者が日常使う製品は、全て同様に排出時負担とすべきだと思います。	個人	65
	費用の徴収に関しては、その車を完全に廃車する時の使用者に、徴収していくようにする方が平等というか、公平ではないかと思います。	個人	66
	自動車のリサイクルの費用徴収方法について一言申し上げます。 私たちは、自動車なしに生活をすることが考えられなくなっております。 また、地球環境を守るために個々人ができることから参加していかなければならないとだれもが感じていると思います。自動車をリサイクルする費用徴収は、負担感を感じコスト意識をもつという意味でも徴収方法は廃車時に行うべきだと考えます。 また、新車購入時に費用の徴収をするという考えもあるようですが、実施する時期によって、わずかの差で、徴収される人とされない人がいるという不平等感があり、徴収されたお金が廃車時にどのように使われているのか明確に示されるとは限りません。 新車購入時に徴収した費用を、新たに創設した基金にプールするという考えについても、基金全体が何か不正の温床や関係団体の利権の対象とされる可能性があり、賛成できません。 自分の使用した自動車が適切に処理されるために、その費用を負担が環境を守ることにつながっていると感じるためにも、廃車時に適正な費用を最終排出者が負担をするというのが望ましいと思います。	個人	67
	次に、費用の徴収方法ですが、新車購入時の費用徴収では、現在保有されている自動車が対象外となるため、その車両のリサイクル費用については、別途、システムを考える等の必要性に迫られます。また、任意の時点での費用徴収は、自動車ユーザーが任意の時点で費用を支払えるしくみを考え、その費用をプール・管理するしくみが必要になるので、効率的ではないと思います。 廃車時に、自動車ユーザーが廃車の手続きをするのと同時に、費用を支払うようにすることが、現在保有されている車両も含めて、費用徴収ができ、自動車ユーザーにとって、費用を支払うためだけの手続きが不要となり、一番効率的だと考えます。	個人	68
	抹消登録時	企業	69
	新車購入時点の徴収では、既販車（国内保有台数760万台）からの徴収は行わないという解釈になってくることが危惧されることと、新車購入時点から、使用済み自動車になるまでの期間は、耐用年数を10年とみたときに、徴収額の設定に疑問がでてきます。また、今後の"環境にやさしい車づくり"や、自動車産業全体が環境商品・製品に向けた開発・設計をすすめている中では、リサイクルコストが発生してこないことも想定されます。 任意の時点（ある車の購入時点から廃車時までのいずれかの時点）の徴収は、論外と考えます。自動車ユーザーの任意によるものでは"支払い"と"支払われた費用の管理"での混乱と、何よりもリサイクル費用という認識の薄れを危惧します。 徴収時点では、リサイクルのための費用負担という性格を純粋に捉えて、混乱を招かないことが重要です。その意味において、自らの自動車を廃車する時点で、費用徴収することが望ましいと考えます。 前述したとおり、他のリサイクル法の基本に据えているのは、排出時の費用徴収であって、消費者・社会的コンセンサスが得られやすいのではないでしょうか。自動車と家電製品を同等にみるのには疑問がでるかもしれませんが、リサイクルという視点で基本の整合性はもたせるべきで、新車および既販車の区分なく対応するべきと考えます。 徴収時点については、公平性・納得性を高めていく必要あり、各々の徴収時点には、諸課題は抱えるものの、自動車リサイクルの特異性を薄め、循環型社会への基本は他の商品・製品との整合性をもたせるという観点で策定することをお願いします。	個人	70

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	自動車ユーザーは、自動車を利用することで、便利さを充分に認識してると考えます。自動車ユーザーが、その自動車をリサイクルするために必要となる費用を負担することは明確にすべきと思いますが、新車購入時の費用徴収では、現在保有されている自動車が対象外となるため様々な問題の発生が予測され、効率的ではないと思います。ユーザーにとっては自分の車両がリサイクルされる時点に最も近い時点で、費用を負担することが、必要な費用を負担することに繋がるものと考えます。従って、廃車時負担が最も効率的であると考えます。	企業	71
	自動車ユーザーにリサイクルの重要性、環境配慮の重要性の認識・定着の意味からも費用の徴収時点は、廃車時に行うことが望ましいと考えます。家電リサイクル法との整合も必要であると考えており, 21世紀のキーワードとも言える「自己責任」の観点からも廃却・廃車時も視野に入れた「物」の購入の観点も重要と考えております。	団体	72
	新車購入時の費用徴収では、今保有している自動車が対象外となり、その車両のリサイクル費用については別に徴収方法を考える必要があり、避けるべきだと思います。又、任意の時点での費用徴収は、車両保有者が任意の時点で費用を支払える仕組みを考え、その費用をプールする仕組みが必要になるので効率的ではないと思います。 廃車時に、自動車ユーザーが廃車手続きをすると同時に、費用を支払うようにすることが、今保有されている車両も含め、費用徴収ができ、自動車ユーザーにとって費用を支払うためだけの手続が不要となり、一番効率的ではないかと考えます。 それと今回4月から施行される家電リサイクル法を見ると我々消費者が日常使う製品で考えれば製品の大小内容は違うが負担方法が製品によって違えば我々消費者は混乱します。そう考えれば日常使う製品は全て同様に排出時負担とすべきと思います。	団体	73
	徴収の時点においてですが、ユーザーとすると自動車を利用する事で、便利さを享受しており、自動車を利用したユーザーが、その自動車をリサイクルするために必要となる費用を負担する事を明確にすべきだと考えます。そうする事によって、自動車ユーザーがその費用に対する負担感が発生し、コスト意識を持つ事で、より効率的なリサイクルシステムの構築に貢献するものと考えます。その意味で、費用の徴収時点は、廃車時に行う事が望ましいと思います。	個人	74
	誰が払うのかという部分では自動車に関しては各セクションごとで携わる人がいます。解りやすくいえば、『造る人』、『売る人』、『買う人』、『捨てる人』の大きく4つに分かれるということです。消費材を一般的に考えれば、普通どんな物でも買ったら最後は捨てる事になります。しかし、自動車の場合、買った人が必ずしも捨てる人とはなりません。次に使う人がいれば再利用されます。再利用されれば、前に使っていた人のリサイクルとしての責任はそこで果たせたといって良いでしょう。もう使えないと判断すれば（またはされれば）捨てる事になり、その人が責任を持って捨てる。つまり、捨てる人がリサイクルにかかる費用を責任を持って払うべきだと思います。（ご近所にお裾分けで頂いたみかんの皮はその人には返しませんよね） 大分まわりくどいいい方をしましたが、何が申したいかというと、リサイクルに必要な費用は新車購入時でなく、廃車時に行う事が常識であると考えます。たった今から廃車される車にかかるリサイクル費用なのだったら、捨てる人に責任を持ってもらいましょう！！	個人	75
	リサイクル費用の負担の仕方ですが、新車購入のときに、負担するのではなく、廃車するときに持ち主が負担するのが当然だと考えます。ぜひ検討ください。	個人	76
	リサイクルを視野に入れた場合ですが、自動車ユーザーにも責任があるものであり費用負担はやむを得ないものであると考えます。したがって、廃車時負担のがもっとも効果的であると私は思います。	個人	77
	自動車のユーザーは、自動車を利用し、利便性を享受しております。その自動車を使用したユーザー（使用者）が、その自動車のリサイクルの為に必要な費用を負担する事を明確にすべきと考える。ユーザー本人による効率的なリサイクルシステムの構築ができユーザー本人が貢献する形となるものと考える。その意味で、費用徴収時点は、廃車時に徴収しコスト意識を持たせることが望ましい。 新車購入時に費用徴収を行なう考えでは、現在日本の自動車保有台数からは負担させない考えとなり、リサイクルの観点で考えると判りにくくなる。リサイクルの対象はすべての自動車と考えると、公平感、納得性を持った徴収方法として、やはり、廃車時の徴収であるべきと考える。	個人	78
	廃車時でのユーザー負担とすべき 理由 ①ユーザーは自動車の使用を通じて便利さを享受している ②リサイクル費用の負担により、ユーザーが負担感を持つ事でコスト意識を向上させ、より効果的なリサイクルシステムの構築に貢献する ③すでに保有されている車両からは徴収されない、リサイクルするのは同じなのだから不公平感がある ④新車購入時に費用徴収する場合は、実際に廃車する時期が10年ほどずれるが、正確な未来予測が反映されるのだろうか ⑤新車購入時に費用徴収した自動車が海外に輸出された場合はどうなるのだろうか	個人	79
	この4月から実施される電化製品のリサイクル法との整合は絶対に必要だと考えます。冷蔵庫・テレビ・エアコン・洗濯機と自動車が全く同じという訳ではありませんが、我々消費者が、常日頃使用している製品ということでは同じだと思います。その同じものが、捨てるときと購入するときでそれぞれ負担が発生するのでは、我々消費者は混乱してしまいます。我々消費者が日常使う製品は、全て同様に排出時負担とすべきだと思います。この考え方は、費用の負担者や徴収した費用の使途についても同じことが云えると思います。いずれにしても、我々消費者が混乱しない公平感のある仕組みを作っていただきたいと思います。		80
	基本的にリサイクル費用は車をリサイクルする時、すなわち、自動車としての価値が無くなり、廃車にする時に、発生する費用と考える。新車購入時に徴収するのでは、現有の自動車からは徴収できないことになり、不公平である。本リサイクルシステムに関する費用のみならず全ての、公的費用は同じスタートラインからの出発が基本である。また、新車購入時に徴収する場合、金額設定が非常に困難である。極端な話、明日廃車になるかもしれないし、20年後かもしれない。	個人	81
	この4月から実施される家電リサイクル法との整合が必要なのではないでしょうか。 冷蔵庫やテレビ、エアコン・洗濯機と車とを同列に考えるわけではありませんが、私たちの生活に欠かせない道具という意味では同じだと思います。その同じものが、家電は排出時負担で、車は購入時負担というのでは、私たち消費者は混乱します。私たち消費者が日常使う製品は、すべて同様に排出時負担とすべきだと思います。また、こうしたことは、費用の負担者や徴収した費用の使い方についても同様だと思います。是非、私たち消費者が混乱することのないよう、しっかりしたシステムの構築をお願いします。		82

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	私たち自動車を保有する一般消費者は、自動車を利用することで便利さを実感しており、自動車保有者がその自動車をリサイクルするために必要となる費用を負担（2001年4月より実施の家電リサイクル）する事を明確にするべきだと思います。そうする事によって、自動車保有者がその費用に対する負担感が発生し、コストに対する意識を持つことで、より効果的なリサイクルシステムの構築に貢献することが出来ると思います。ただし適正な処理が行われる様、国又は地方公共団体が適切な指導監督ができる仕組みの検討をお願いする事を踏まえ、費用の徴収時点は廃車時に行うべきと思います。	個人	83
	新車購入時に費用を徴収するという方法が、集める方からすると大変やり易く、負担する方もあまり負担感が無いというのは、事実であると考えます。 しかしながら、現実的に存在している自動車をどうするかという問題を考えますと新車購入時での徴収では、問題があると思います。結果的には、現在存在する自動車のリサイクル費用は、いつまで経っても賄えず、ある意味で現在厚生年金が背負っている問題と同じ問題を背負わなくてはいけなくなるのではないでしょうか？（現役の人が高齢者の年金を賄おうとしているが、賄いきれない現状） 世の中には、大変様々な人が存在していますし、全員がルールを守ってくれるとも思っていませんが、事の重要性をしっかり広報する事によって、リサイクルの費用を負担して頂き、しっかり実感して頂くべきだと考えます。 以上の考え方を基にすると、リスクはあるものの、日本の将来の為には、廃車時負担するべきであると思います。	個人	84
	家電製品でも同じですが、基本的には自動車のユーザーが廃車時に費用を支払うことが望ましいと考えます.個人が費用を負担することで、環境保全への意識も持つようになると思います。新車購入時に費用を徴収するというのでは、徴収されたお金がその車の廃車時に適正に使われるかという疑問も残ります。また、家電リサイクル法では排出時負担ですから、消費者が混乱しないためにも車も同様に排出時負担にすべきと思います.	個人	85
	費用の徴収についてですが、リサイクルに対する費用は固定化されるべきではないと思います。今後も引き続き環境への技術革新は進んで行くもので有るでしょうし、それに伴ってリサイクルに関わる費用も変動していくのではないでしょうか。また、技術革新によって費用が下がっていくものもあれば、その逆も考えられるわけで、長続きするようなシステムになるか、定着するか疑問です。やはり我々ユーザーが納得出来るシステムの構築が求められており、そのためには廃車時の負担が効果的であり、尚かつ納得出来るものであると考えます。是非とも、我々ユーザーが混乱することのないようなしっかりとした指針と具体的なシステムの構築をお願いします。	個人	86
	1. 新車購入時 現在走っている7600万台からの徴収法法が不明。また、徴収時期と廃車時のタイムラグから資金が滞留するがその運用をめぐって、不正が起こりやすい。 2. 廃車時 費用は発生する時に徴収するのが望ましい。家電リサイクル法との整合性も必要。したがって、廃車時に徴収する。 3. 任意の時点（ある車の購入時から廃車までのいずれかの時点） 中途半端。	個人	87
	リサイクル費用はどんな形にしろ、製品の利便さを享受したユーザーが負担すべきだと考えます。海外では、自動車メーカーが負担するという考え方もありますが、その場合でも、費用は新車価格に上乗せして徴収されることになり、結局はユーザー負担になります。但し、新車価格に含まれた徴収金で現在発生する廃車のリサイクル費用を賄うことは他人のクルマの為に費用を払うことになるので、絶対に避けるべきです。また、新車価格に含まれた徴収金がそのクルマのリサイクル費用の為に使われるとしても、将来廃車になる時のリサイクル費用がいくらかは算定が困難なはずです。このようなことを考えると、廃車時点で最終ユーザーがリサクル費用を負担する方法しかないように思います。この場合、廃車の不法投棄が問題になりますが、これを防止する為の対策を十分検討していただき、法的制度に組み入れる等により可決していただくことを期待します。		88
	徴収時点について、新車購入時とすることについては、新車購入者＝廃車排出者ではないこと、また、現在すでに保有されている車両にかかわる費用負担責任が不明確なことから、制度として不合理であると考えます。 したがって、徴収時点については、使用者（ユーザー）責任を明確にし意識高揚に努めるため、またリサイクル事業が事業として確立するためにも、廃車時の使用者が責任を負うことが妥当と考えます。	個人	89
	リサイクルにかかる費用は将来に亘り固定的なものではないと思われることから、自分の車両がリサイクルされる時点に最も近い時点で、費用負担することが、納得されやすく、健全なリサイクルシステム構築につながるもの考えます。	個人	90
	②廃車時が感覚的にもっとも分かりやすく理解が得られ易いと考える （ただ出費を嫌ってフリーライドが増えるおそれはある）	個人	91
	費用の徴収は非常にデリケートな問題ですので慎重な議論が必要です。EUと同様なメーカー負担は、結果的には販売価格へ転嫁されることになると思われますので、必ずしもそれだけの方法ではなく、様々な方法の検討が重要です。特に廃棄物の量を減らす観点では、自動車の排出時点での徴収により抑制効果が期待できる思われます。但し、不法投棄への担保としての抹消登録制度と解体処分とのリンクが必要でしょう。	個人	92
	・本（案）の主旨は、不法投棄を防止し、適正処理を行い、埋立量を減らすことにあります。 ・埋立量を減らすには、少しでも長く、最終ユーザーに自動車を使用して頂くことが必要と考えます。 最終ユーザーが自動車を排出する最大の原因が、物理的寿命ではなく社会的寿命である事から見て、最終ユーザーに費用徴収を求めることは、長期間使用へのインセンティブが働くと考えます。 ・しかし、費用徴収を逃れる手段として、不法投棄が増加する可能性もあります。この点で、登録抹消制度の見直しと確実な運用を是非ご検討下さるようお願いいたします。 ・又、排出時の費用徴収は、その時点のリサイクルに関する社会情勢やリサイクル技術に対し費用を負担する為、ユーザーの納得も得られ易いのではないでしょうか。	個人	93
	徴収するタイミングは廃車時に行なうことがベストと考えます。 家電製品と同じ廃却時にすることでその納得性・理解性につながることと思います。	個人	94

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	産業構造審議会ではいろいろな案が検討されているようですが、一番明快なのは、最終ユーザーが廃車にする時にリサイクル費用を徴収する方式だと思います。 ただし、中古車を買った最終ユーザーにとっては納得いかないと思いますので、中古車の販売にあたっては、購入者に対し「リサイクル費用は最終ユーザー負担である」ことを明確に伝える必要があると思います。また、中古車の価格相場がリサイクル費用を考慮して安くなれば、中古車を買った最終ユーザーも納得すると思います。 以上のことに関して、中古車販売関係者を含んで今後検討していただければと考えます。	個人	95
	リサイクルに必要な費用の負担については「新車の購入者」であったり「既に自動車を保有しているユーザー」では理解は得られないのではないでしょうか。新車の購入者ならびにユーザーは現有する自動車を利用している者であって、今後も"自動車"として利用することを目的に保有していることから、将来の廃車にかかる費用負担を強いられるのは納得できないと思います。 廃車はその時点のユーザーが自動車としての利用価値がなくなったと判断したときに発生するものであり、その判断者がリサイクルの必要性を理解していれば費用負担についても受け入れやすいのではないでしょうか。リサイクルの必要性についても廃車時に理解を求めても困難なことから新車購入時より継続的にリサイクルの必要性に理解を求める啓蒙活動的な仕組みも併せて検討していくべきだと思います。		96
	自動車を利用した物が廃車時に費用を負担すべきだと考えます。利用者が負担することによりリサイクルの重要さや環境への意識が一層高くなるのではないかと思われます。	個人	97
	新車購入時の費用徴収では、現在保有されている自動車が放置される危険性があります。費用を急に負担しろと言われても、反感を買うだけで望ましい方法ではないと考えます。廃車時に廃車手続きと同時に費用を支払えば割高感が薄れると思います。ただ、その費用をごまかす業者が出る可能性がありますから、注意も必要だと思います。費用を支払うことには抵抗ありませんが、業者の見張りは法律などで規制を加える必要を感じます。	個人	98
	（廃車時に費用負担） ・現実に今も廃車費用を徴収している販売店があります。 上記を踏まえると、処理費用の徴収方法はナンバープレートを陸運局へ返却する時に、廃車費用を添えて届ける方法が良いのでは。 ・上記の方法で処理費用を集めることにより、不法投棄等が出来なくなるのでは……？ （ナンバープレートを返却しないと、自動車税が毎年請求されることになる）	個人	99
	1. 新車購入時 ・管理コストの予測等困難なものも有るが、使用後より使用前に徴収する方が理解されやすい。また、不正防止にもつながり公平になると思う。 2. 廃車時 ・自動車の特性上ユーザーが何度か変わるので、その都度が良いと思うが、3つの中から選ぶのであれば「廃車時」が良いと思う。 ・新車購入時では、ユーザーに負担がかかり最終ユーザーが廃車時に負担するのが望ましい。 3. 任意の時点 ・新車・中古車の如何に関わらず、購入時に徴収して、下取りに出す際に査定上の加点項目として還元するなりの方法を取れば良いのではないか。 4. その他 ・廃車時または任意の時点において徴収するのが妥当だと思う。	団体	100
	費用の徴収方法については、新車購入時の費用徴収では、既に保有している自動車からは費用徴収を行わないことになる。 健全なリサイクルシステム構築のためには、現在保有している車輌を含めて、費用徴収が出来る方法を考えなければならないと思います。		101
	1. 新車購入時 不公平な感あり。 2. 廃車時 不公平な感あり。 3. 任意の時期 税金として新車購入時及び車検時に徴収することにより少しでも不公平感がなくなるのではないか。	団体	102
	・新車購入時賦課方式の場合、全車ワンオーナーで乗り潰しなら妥当であるが、現実は中古車市場へ流通するのが大半であり、当方式は不適。 ・廃車時賦課方式の場合、車そのものが廃棄されると言う観点から判断すれば最も理想的な手法と考えられるが、この方式だと負担主がユーザーではなく、解体業者になる可能性が大きいと予想される。 ・任意の時点（ある車の購入時から廃車時までのいずれかの時点）で賦課する方式の場合、「受益者負担」的な考え方に基づく手法として受け入れられ易い。	個人	103
	新車時だけに課金する方法に自工会、自販連等が反対し中販連が追従したとのことだが、自工会、自販連の気持ちは分かるが、中販連の追従は不可思議だが。徴収する時点が「廃車時」とか「随時」と言うのは、書いたり言ったりの世界であり、従来通り不法投棄と隣合わせであろう。	個人	104
	費用の徴収については、車を買い替える時、廃車をする時に考慮すべきタイミングとして当たり前のようにすることが大切と考えます。	個人	105
	徴収方法は、廃車時ないしは、売却時にそれらが発生するようにする事が望ましい。	個人	106
	徴収方法のあり方については、都市自治体にいろいろな意見があり、なお検討調整が必要であるが、当面現時点における主な意見を述べることとする。 費用の徴収方法の検討にあたって最も重要な基本は、費用負担に関連して不法投棄を生じさせないことである。その点からは、排出時点での徴収はすべきではない。	自治体	107
	新車については、販売時点で徴収することが適当である。既販車については、使用中または流通過程のいずれかの段階での徴収方法を検討しなければならないが、その具体的な方法として、自動車の車検時の徴収について検討されたい。この方法を採れば、新車販売時に費用を徴収した場合であっても、その後の不足分を追加徴収するなど、調整が可能である。	自治体	108

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	原則、新車販売時点に100%徴収し、中古車として転売されるときに、平均使用年数（約10年）に対する想定残余使用年数の割合分を、中古車購入者が前所有者に支払う形が望ましい。一言で言えば、使用年数に比例してリサイクル費用を負担するということである。	団体	109
	リサイクルに要する費用を支払う者は今後販売される新車の購入者からのみ	個人	110
	今後販売される新車の購入者が購入時に徴収する。	団体	111
	新車を購入する者から徴収する。	企業	112
	新車の購入者から	企業	113
	法施行後の新車購入者（輸入車を含む）	団体	114
	これまで述べてきた理由から、「今後販売される新車の購入者からのみ」徴収することに賛成する。	団体	115
	今後販売される新車の購入者からのみ	個人	116
	既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 ・・平等性が維持出来る、既存組織・既存設備の有効利用が考えられ、自社販売・原則自社処理が守り易い為	個人	117
	自動車を使用し、その利便性を享受しているユーザーが費用を負担するのは当然である。	個人	118
	既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 ・環境問題を考えれば余裕は無く、早急に実施すべきである。 ・現在使用中の車も後々リサイクルが必要となるため。 ・既に市場に沢山の車が有るため新車販売時では追いつかないのでは。	団体	119
	今後販売される新車の購入者からのみ ・不公平感がある 2.既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 ・「徴収時点について」でも記入したように所有者が変わる可能性があるため複数回数徴収するようにしたら不公平感がなくなるのでは。	団体	120
	2.既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 今後の購入者のみの負担だと廃車台数に追いつかず、効果がでにくいのではないか	個人	121
	廃車時に徴収することから、既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者が対象となるべきと考えます。	個人	122
	①今後販売される新車の購入者からのみ 受益者負担としてすべてのユーザーがどのような形であれ負担すべきでは。 ②既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 一時的な不法投棄の発生の可能性があるが、各業界で協力し対応できるのではないか。②案に賛同する。	団体	123
	当然、受益者負担が原則だと思います。	企業	124
	今回検討されている自動車リサイクルシステムは、21世紀に目指すべき社会として掲げる循環型社会の構築に向けて必要不可欠な対応として位置付けられていることから、ユーザーから徴収する費用は循環型社会を構築するための費用、即ち、わが国において使用済み自動車のリサイクル及び適正処理が持続的に確保されるための費用と考えるべきである。このことから、費用負担者を制度導入後の新車購入者に限る必要はなく、全ての自動車のユーザーとすべきである。なお、徴収する費用の額についてはメーカーごとに設定することと合わせれば、市場原理により費用の低廉化が期待できる。	団体	125
	支払義務者は実態法上の所有者もしくは管理者とする。	個人	126
	②既販車ユーザーも含めて考えるべき（捨てるときに払うのに制度施行時に乗っていた車を除外するのは不合理）	個人	127
	・今後販売される新車購入者から対象 ・既に販売済みの車のユーザーおよび今後販売される新車の購入者 →当該費用を負担すべきは車を利用するユーザーを対象とする考え方（受益者負担の原則）を採用すれば、新車および中古車を問わず対象にすべき。	個人	128
	リサイクル費用の支払い者については、「今後、車両を排出するもの」とするべきだと思っています。理由は、利用者が廃車をしない限りリサイクルの必要性はないと思うからです。したがって「今後、販売される新車の購入者からのみ」や「既に販売されている車のユーザー及び、今後販売される新車の購入者」では、考え方として少し違っており、多くの利用者がリサイクルに直接的に関わっておらず、そこでの費用発生の必要性はないと思います。	個人	129
	今後車両を排出するものとすべきと考えます。	個人	130
	費用の支払い（負担）は、以下の理由で、最終排出者が適当と考えます。 ①最終排出者負担とすることで、車両延命の効果が出せる。 ②費用徴収時点を新車時としており、不法投棄の抑止は出来ている。 費用徴収時点とは支払いにずれがあるので、リサイクル券等の発行により、車両転売時に車両と同時に転売する運用が必要。この場合、リサイクル券は、数万円の金券になると考えられ、車検証への記載により運用することを要望する。車検証への記載によるメリットは、 ①紛失の心配がない。（車検証は紛失しても再発行可能） ②車検と同時にすることで、費用徴収の漏れが発生しない。 ③上記、徴収時点との整合が図れる。	個人	131
	リサイクル（廃車）に出す者ではないでしょうか？　中古車として再販がつづくと、その都度費用を負担するのはおかしいのではないでしょうか？最終的にリサイクルに出す者が費用を負担すればよいのではないでしょうか？	個人	132
	「捨てる」時点で費用が発生するのですから、費用は「捨てる人」が負担すべきです。中間報告案に①、②と考え方が提示されていますが、新車でも既販車でも、市場価値があるから使用されているのであり、その間はリサイクルされないのですから、こうした人に負担を求めるのは、結局のところは、お金があるところから費用を集めようという考え方ではないでしょうか？従って、費用を支払う者は、廃車する人が負担すべきだと考えます。	個人	133

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	最終排出者にフロン回収・破壊費用を負担してもらうことが公平・透明性であり妥当と考えます。	個人	134
	抹消登録者から	企業	135
	「今後、販売される新車の購入者からのみ」では、リサイクル費用の基本定義が崩れます。新車購入時にリサイクル費用では呼称からしてそぐわないものであり、理解・納得に欠けます。 「既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者」においても、リサイクル費用には馴染みません。「新車の購入者」にリサイクル費用を括ることは、これもまた理解・納得に欠けます。要は、廃車・排出によるリサイクル費用の発生という定義を確固たるものにしなければ、曖昧な「自動車リサイクル」になってしまうことは必至と考えます。 "リサイクルに要する費用を支払う者"は、自らの自動車を廃車・排出する者が支払うべきと考えます。	個人	136
	「今後新車の購入者からのみ」も「既に車のユーザー及び今後新車の購入者」も、考え方としては少々違うと思います。 直接的に今後車両を排出するものとすべきではないでしょうか。廃車がでない限り、リサイクルの必要性はないし、費用発生もありません。よってその費用負担も必要ありません。 新車を購入しようが今車両を保有していようが再販価値があればリサイクルはされない、つまり新車購入者、車両保有者にその負担を求めるのは、お金があるから支払えということになり、理論性が全くない。よってリサイクルに要する費用を支払う者は今後車両を排出するものとすべきとも考えます。	団体	137
	リサイクルに要する費用を払う者につきましては、基本は、リサイクルの対象となる車両を使った者であると考えますが、今後販売される新車の購入者からのみ費用徴収するので、代替しない場合は、リサイクル費用の徴収が出来ないことになります。逆に、新規購入者は、リサイクルの対象となる車両と関係ないのに費用徴収されることにもなります。又、今後の車両改良によってリサイクルにコストがかからなくなった場合や有用部品市場、再生貴金属市場、埋め立て処分費用の変動により、リサイクルコストが発生しなくなった場合は、費用徴収の理由がなくなり、今後販売される新車の購入者から費用徴収が出来なくなる可能性もあります。従ってリサイクルに要する費用を支払う者は、今後車両を排出するものとすべきと考えます。	個人	138
	やはり、リサイクル費用を支払う者は車を廃棄しようとしている者が行うべきであり、新車購入者や既存車の所有者は、その時点ではリサイクルをする必要はないわけですから、その費用を払いなさいといっても、反対されるのではないでしょうか.	個人	139
	1. 今後販売される新車の購入者からのみ。 2. 既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者。 1でも2でもない。「廃車時」に費用を徴収するのであるから、「今後車両を排出する者」が費用を支払う。	個人	140
	リサイクルに要する費用を支払う者を、「今後販売される新車の購入者のみ」「既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者」と定義することは、徴収時点＝「新車購入時」が前提であり、前述のとおり不合理であると考えます。	個人	141
	基本的に、廃棄時の使用者からの徴収とするべきである。販売時の徴収では、転売などを行った際【中古車市場に流した場合など】新車を購入する際の足かせになる事があり、新車の販売台数に影響が出てくると考える。	個人	142
	費用を支払う者は、今後新車および中古車を購入または登録する者。ただし転売時には使用期間に応じた割合で返還し、中古購入時には、その年式に応じた割合で徴収する。 既に所有している車について徴収するのは、法律の施行を過去に溯って適用する事になり、ユーザーの理解が得られないため。	個人	143
	離島および地域特性により処理場が存在しない（もしくは処理費用が高い）ばあいに補填することを前提とした費用負担を求める方法が良いと考える。 例えば排出場所が政令指定都市であるならば基本算定の費用に0.05等の任意の係数を乗せて留保しておくとかの手法である。この①案に関しては回避していただきたい。 ②既に販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者 この場合、金額によっては一過的に不法投棄などの問題が出る可能性がある。厳正な運用基準で行い、ユーザーおよび引取者・再資源化事業者の意識啓蒙を推進するような事前準備を行い、前述の「①今後販売される新車の購入者からのみ」と並行して行う方法が良い選択ではないかと考える。また一部メーカー負担なども考慮してはどうかと考える。	企業	144
	一般的に廃車寸前まで、いわゆる"乗りつぶす"人は極まれで、大抵は新車購入時に下取りとしてディーラーに引き渡す。 ディーラーは当該車を廃車にするか、再販するかの判断をし、廃車にする場合、新車購入者に対する車両見積金額に反映させる。よって、この時点で新車購入者はリサイクル費用を支払ったとするべきである。当該車が廃車になればそのリサイクル費用はディーラーが新車購入者から間接的に徴収したリサイクル費用が充当されると考える。 当該車が再販されれば、当該車を購入した人が将来発生するリサイクル費用を負担するのである。	個人	145
	新制度スタート時点では、例外的に、スタート時点の全ての車ユーザーから所定金額100%徴収し、その後は、その後の新車購入者から所定金額100%徴収するのがフェアであると考える。	団体	146
	1.「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる・・・オープンにすることが、ユーザーの納得と確証を得られるとおもわれるため	個人	147
	ユーザーが負担するからには、費用を徴収した車自体の処理にあてるべきである。 他の車にも使用するとすると、過不足が生じる恐れが強い。	個人	148
	徴収した費用の使い方は、「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる。 徴収額は、車両重量に比例した額を設定する。 徴収した費用とその実施が1対1でないと、保険・年金制度などのような歪みが生じる恐れを感じ、ユーザーの理解が得られない。また、通常は数年～数十年の据置期間があるため、低金利とは言えども利息が発生し、費用の不足分に少しでも充当することができる。	個人	149
	徴収した費用の使い方については、費用を徴収した車自体のリサイクルに充当すべきです。	個人	150

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	また、徴収した費用の使い方についてですが、「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てるのは、販売される車の数と廃車される車の数にアンバランスが発生した場合は、過不足が発生する可能性が大きくなります。従って、「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充当すべきだと思います。	個人	151
	徴収した費用は、その車をリサイクルするために使うべきです。	不明	152
	徴収した費用の使い方としては、「車両の排出者負担」という考え方に沿って考えると、当然、費用を徴収した車自体に費用をあてるということになります。また、車両の仕様により、例えばエアコンやエアバックがついていない車両は、そのための費用は発生せづ、販売の時期によってもリサイクルのしやすさが違ってくるものと思います。その意味でリサイクルにかかる費用も違ってくるはずです。従って費用を徴収した車自体にリサイクル費用を充当するべきだと思いますし、もっと言うならば、排出する車に応じて費用を徴収するべきだと思います。	個人	153
	排出する車に応じて、費用を徴収すべきだと考えます。	個人	154
	リサイクル費用の負担者と使用便益享受者は、一致させることが望ましく、新車購入時に徴収した費用は、その車両の廃車時に、解体事業者等に支払われるべき。 その為には、今後巨額の資金がプールされることになるが、それがあるひとつの口座に集中保管するのは不適当である。対応策として、例えば車両使用者が自身の銀行等の口座にリサイクル費用を保管し、車両登録時にその保管証明を以て、車検証に「リサイクル費用金○万円受領済み」と言うような記載をすることも一案である。	個人	155
	費用負担の基本的な考え方は受益者負担です。ですから、車を使った人が費用負担するのは当然だと思います。 ただ、今後、新車購入時に徴収される費用が現在使われている車のリサイクル費用に使われるのは反対です。 この方法はどうも釈然としませんし、自分が新車を買う時に人の車の処分費用を払うというのは納得ができません。	個人	156
	① 「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる。 基本的には①案が正しいのではないかと考える。受益者負担の原則で、かつ適正な廃自動車の処理ルートを構築するわけですので、個々の車両単位での話が妥当であると考える。 ② 「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる。 ここで言われる「廃車される他の車」の排出者が費用を負担していないと認識した。円滑にモデルを動かすためにも基本ルールを明確に打ち出し、受益者負担による処理であるとの観点で機能させていただきたい。	企業	157
	そもそも、自動車を買う、乗るという時点で沢山の種類の税金がかかり、一部は他の用途に使用されている点に疑問を感じています。今回、さらに負担が増えるわけですから、すぐにはできなくとも、中・長期的にはこの点も含めた整理をすべきだと考えます。 その上で、今回のリサイクル費用は「費用を徴収した車自体」にあった費用であるべきですし、その費用に充てるべきだと思います。	個人	158
	使った人の責任で費用を負担するべきですから、徴収した費用は、費用を徴収した自動車のリサイクルのために使われるのが本筋だと考えます。	個人	159
	徴収した費用とリサイクルする車との関係は1対1である方が良いと考えます。従って、「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てるべきです。	個人	160
	この考え方は、費用の負担者や徴収した費用の使い方についても同様だと思います。是非、消費者が混乱することのないシステム構築をお願い致します。 排出者負担という考え方に沿って考えるならば、当然、費用を徴収した車自体に費用を使うということになります。 また、車両の仕様により、例えば、エアコンやエアバッグがついていない車両は、そのための費用は発生しないはずです。その意味で、リサイクルにかかる費用は車によって違ってくるはずです。 従って、費用を徴収した車自体にリサイクル費用を充当すべきだと思いますし、排出する車に応じて、費用を徴収すべきだと思います。	個人	161
	また、徴収した費用の使い方ですが、「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てるのは、販売と廃車の自動車の数に差が生じた場合は、費用の過不足を発生させる可能性が大きくなります。従って、「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充当すべきだと思います。	個人	162
	費用を徴収した車自体のリサイクル費用に充当	企業	163
	"「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる"私の意見は、一貫して『自らの使用済み自動車の廃車・排出時の費用負担』においています。従って、車両仕様によるリサイクル費用も違ってきて当然であり、廃車・排出する車両に応じた費用を徴収すべきと考えます。ここでも、自動車リサイクルへの理解・納得性に重点をおくべきです。 "「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる"は、その意図が理解できませんし、理解されない状況に陥ると考えます。 例えば、現状「一部の不心得な自動車ユーザー」や「一部の不良事業者」による"放棄自動車"の問題点解消について対応する費用と考えると、自動車リサイクルの根底が崩れ、自動車ユーザーだけではなく、国民的な理解にも課題を残すことになります。この、現状をかかえる"放棄自動車"については「自動車リサイクル」の中での費用負担とは、別の方策を講ずることが望ましいと考えます。	個人	164
	① 「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる。 同案に賛同する。 ② 「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる。 受益者負担の原則を固守すべきであると思う。	団体	165
	徴収時点の考えからしても、費用を徴収した車自体に費用を使うことが望ましいと考えます。車両の仕様や購入時期により、リサイクル費用が異なってくることを考えれば、徴収すべき費用も細分化すべきであると考えており、それが長期にわたってのリサイクルシステムの維持・確立にもつながるものと考えております。	団体	166

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	徴収した費用の使い方では、排出者負担という考え方に沿えば当然費用を徴収した車自体に費用を使うべきと思います。 又、車両の仕様によってはリサイクルしても費用が発生しないこともある。（エアコン、エアバックがついていない、又、リサイクルのしやすさでも違いがある。）もしくはリサイクルにかかる費用は違ってくると思います。 よって、費用を徴収した車自体にリサイクル費用を充当すべきと思う。又、もっと言えば排出する車に応じて費用を徴収すべきだと思います。	団体	167
	徴収した費用の使い方については、排出者負担との考え方に沿って考えるのであれば、当然費用を徴収した車自体に費用を使う事になります。又、車両の使用により、例えばエアコンやエアバックがついていない車両は、そのための費用は発生しないはずですし、販売された時期によってもリサイクルのしやすさが違います。その意味で、リサイクルにかかる費用は違ってくるはずです。従って、費用を徴収した車自体にリサイクル費用を充当すべきだと思いますし、もっと言えば、排出する車に応じて費用を徴収すべきだと思います。	個人	168
	自動車によって装備や仕様が異なっており、公平性、妥当性という観点からすると、リサイクル費用を徴収した車自体に同費用を充当すれば良いと思う。	個人	169
	徴収した費用は、徴収した対象車に使う、と考えるのが自然ですから、車格や車の仕様によって装備している部品も異なりますので、エアコンやエアバッグのない車はそれらが有る車に比べて、リサイクル費用も相対的に低くなると考えます。車の仕様に応じた費用の徴収をすべきであると考えます.	個人	170
	1. 費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる。 徴収時点」費用を支払う者」の考え方に従い、当然費用を徴収した車自体に費用を使う。 2. 費用を徴収する時点で廃車される他の車」 排出する車に応じて、費用を徴収すべき。費用徴収と廃車が一致しなければ、過不足が発生し、厚生年金の二の舞になる。	個人	171
	受益者負担が原則と考えると、費用を徴収した車のリサイクル費に充当するのが妥当だと判断します。 ただし、将来の処理費は不透明な部分があると思われますので、プールされる資金の運用も一考が必要と考えます。	企業	172
	徴収した費用の使い方は、当該車のリサイクル費用に充てることが合理的であり、制度を持続させ、適正な事業として構築するためにも、厚生年金保険」のような“プール方式 賦課方式）”をとるべきではないと考えます。 廃車リサイクルの必要性の根幹が、循環型社会を国民全体で構築すること」であることを考えれば、廃車排出者が当該車のリサイクル費用を直接負担することは極めて合理的であると考えます。	個人	173
	ユーザーの自己責任を明確にするため、自車の費用負担は自分で負担するのが原則であるべきと考えます。そして、その支払い完了を関係者（含ユーザ）が確認できる方法、例えば、車検証等に記載 とすべきと考えます。 従って、新車ユーザーから徴収した費用を、その時点での廃車処理に充当することは避けるべきであると考えます。	個人	174
	① 費用を徴収した車自体」にすべき （リサイクルの容易性によって徴収費用が異なれば、メーカー側もリサイクルしやすい車を作るようになるはず）	個人	175
	ユーザーの自己責任を明確にするため、自車の費用負担は自分で負担するのが原則であるべきと考えます。そして、その支払い完了を関係者（含ユーザ）が確認できる方法、例えば、車検証等に記載とすべきと考えます。 従って、新車ユーザーから徴収した費用を、その時点での廃車処理に充当することは避けるべきであると考えます。	個人	176
	基本的に、廃棄した車のリサイクルにまわされる部分に使われるべきである。リサイクルに適した設計思想の車両などはリサイクル費用なども低減されるされるはずであり、それらを普及させる為に必要な経費であると考える。	個人	177
	車使用者負担の原則が一番公正かつ明確であろうから、費用を徴収した車自体のリサイクル費用（1対1の紐付け）に充当すべきと考える。	団体	178
	1.費用を徴収した車自体 ・費用の使い道を明確にするため。 ・他の車の費用に充てるのは望ましくない。 2.費用を徴収する時点で廃車される他の車 ・長期に渡って管理をするのは大変だと思う。 ・「費用を徴収する時点で廃車される他の車」が良いと思う。「費用を徴収した車自体」の場合どこへ請求すれば良いのか。 3.その他 ・台当りの徴収金額により異なると思うが、自動車ユーザーの負担を考慮の上「費用を徴収した車自体」だけの費用を充てるか「費用を徴収する時点で廃車される他の車」も充てるのか決めていただきたい。	団体	179
	1. 費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる。 2. 費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる。 受益者負担の観点からすれば 1がよい。 運輸政策審議会の報告 環境の改善に貢献する持続可能な交通体系の構築に向けてー中間報告 http://www.motnet.go.jp/21koutu/kankyu-c13_.HTM のスウェーデンの例にもあるように 購入時に納入された課徴金が廃車時に一種のデポジットにして還元されるようにすれば不法投棄を出さない、リサイクルを徹底させるという点で望ましいのではないか。ただし、将来の処理費が不透明で算定しにくいということであれば 2でもよいと思う。	個人	180
	徴収した費用の使い方は費用を徴収する時点で廃車される他の車が良いと思います。	個人	181
	費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる 廃車時に処理費用を徴収することで、廃車時点の所有者が費用負担することとなり、使用済車の不法投棄が増える可能性が高くなる。 2. 費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる 「徴収時点について」でも記入したように所有者が変わる可能性があるため複数回数徴収するようにしたら不公平感がなくなるのでは。	団体	182

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用を徴収する時点で廃車される他の車のリサイクルに充当する。	団体	183
	「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる	企業	184
	費用を徴収する時点で廃車される他の車	企業	185
	2. 「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用に充てる。	団体	186
	他車充当方式	団体	187
	これまで述べてきた理由から、「他車充当方式」に賛成する。	団体	188
	費用を徴収する時点で廃車される他の車のリサイクル費用に充てる。	個人	189
	この場合、徴収した費用を充当する自動車は他車（同一年度会計で計上しその範囲で対応）のリサイクル費用に充当する。 当年度に車検を通り、徴収したリサイクル費用を、当年度に廃棄される自動車のリサイクル費用に充当する方法である。	個人	190
	仮にいずれの方法によっても既販車に係る費用徴収が実行できないとすれば、新車に係る費用徴収のみとなり、既販車分を含むリサイクル費用を新車販売時点で徴収することとならざるを得ない。この場合はいわゆる他車充当方式となる。	自治体	191
	・「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用 ・「費用を徴収する時点で廃車される他の車」のリサイクル費用 → "1対1（対象特定化）"ではなく、"1対1/N（対象不特定化）"の方が管理運営上好ましい。 財源を特定の車に限定するのではなく、不特定多数の内の1台に対する負担という考え方で費用を充てることが現実的ではないか？	個人	192
	自車充当方式、他車充当方式の比較は国内全体のリサイクルシステム整備の議論をする上では無意味である。 「徴収した費用の使い方」として自車充当方式、他車充当方式という費用徴収の方式の比較がありますが、いずれの方式も、一台の自動車の所有者が一台分の自動車のリサイクルにかかる費用だけを負担する考え方で、今後、国内全体として高度なリサイクルシステムを構築していく上では適切な考え方とは言えません。 そもそも、ユーザーが負担した費用はリサイクルシステムを構築するためのインフラ整備等にも必要とされているはずで、単に一台の車をリサイクルするためだけに使われるわけではないと思います。	団体	193
	自車充当方式・他車充当方式という用語からは、ユーザーの目を自車の処理費用にのみ向けてしまう錯綜性が生じる（なお、"他車充当方式"という表現は、他人のために行うという誤解を与える表現であり、改めるべきである）。 "自車充当方式"からは ①自分の使用した自動車の処理のために費用を支払うため、理解しやすい。 ②しかし、個別の自動車ごとに異なる将来の処理費用を一律に設定して新車購入時に徴収することはユーザーの理解が得られにくく、購入時現在で算出した費用を徴収することになる。 ③自動車を長期間使用する程、徴収した費用と実際の費用との差が大きくなるおそれがある（車検時ごとに既徴収額とその時点での必要額との差額を徴収することとすれば、大きな差が生じる可能性は低くなる）。 という印象を、 "他車充当方式"からは ①使用済み自動車の処理責任は排出するユーザーが負っているのに、その費用は環境に負荷を与えていない新車を購入するユーザーから徴収することは、汚染者負担の原則に反する。 ②新車を購入するユーザーにとっては、自分の支払った費用をどこの誰のものか分からない使用済み自動車の処理に使われるため抵抗を感じることになる。また、排出される使用済み自動車が多い年には費用が高くなり、自分が将来与えるであろう環境への負荷に比べ、過大な費用負担を強いられる可能性がある。 ③使用済み自動車を排出するユーザーにとっては、リサイクル費用が確実に確保されているかどうか分からないため不安を感じることになる。また、新車を購入するユーザーが少なく費用が確保できないため、不足分の費用負担を求められる可能性がある。 という印象を受ける。	団体	194
	自車充当・他車充当方式の区別は無意味、リサイクルシステム全体のコストをまかなう仕組みを考えるべき 「徴収した費用の使い方」として自車充当方式、他車充当方式という比較がなされているが、この区別は無意味ではないか。なぜなら、ユーザーが負担する費用は、単に一台の車を処理する分だけではないはずである。即ち、個別の処理費用を含んだ全リサイクルシステムの構築・整備に必要となる総コストがあるはずである。これは簡単には分からないのが、メーカーが費用負担に責任を負って製品価格にリサイクル費用を上乗せする仕組みなら、上乗せ分を適宜調整することで、自ずと全コストが負担されるはずである。	個人	195
	ユーザーからの全額徴収システムについて ELV処理に当っての基本的な考え方（2―イ）に自動車のリサイクル・環境負荷発生防止に要する費用の徴収システム云々とある。ASR処理を金銭で解決するこの検討テーブルでは『処理にこれだけ金が掛かるということをユーザーに理解してもらう』ことが最大のポイントであるが、便益を得たのだから後始末はユーザーが負担を、という式図には無理がある。なぜなら、ユーザーは便益のために代価を支払うもので廃棄物を購入しているわけではなく、最終的にはせいぜい自分の車を中古車販売店に安値で売るか車入れ替えの際の下取り車としてそのリサイクルを販売店に委ねることしかできないからである。 リサイクルがしたくてもできないという状況は、解体業者にも同じ事が言える。メーカーの販売競争は燃費向上を追及した樹脂の開発と多用化・フロントガラス開発など機能性・販売性を重視し、その製品は複雑の極みである。さらにそこにはメーカーの開発ノウハウが多分に盛り込まれ、成分・処理法など多くが再資源化事業者である解体業者には明らかにされていない。リサイクルしたくてもできない、3Rが言葉だけになる現状がそこにある。 メーカーは3Rの趣旨に立って情報を公開すべきであるし、今まで進めてきた機能性・販売性重視がもたらした『つくり放し売り放し』の現状を省みて、その処分費用の相当額を負担すべきである。ユーザーからの全額徴収システムには根拠が見当たらない。（メーカーは新車の販売価格で容易にそれを吸収するため、結果的にはユーザー全体が処分費用をみる形になるが）。 廃棄物処分場の有余が問題となっている日本では、EU諸国の回収・処分制度は大変参考になると思う。国内問題の他方で、自動車大量輸出国である日本は、同様の問題が海外でも起こりうることを検討しておくべきであると考える。	個人	196

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用徴収がもたらす懸念事項について 自動車リサイクルシステムのあり方について (1)基本的な考え方 (2－イ)に自動車リサイクル・環境負荷発生防止に要する費用の徴収システム云々とある。自動車リサイクルシステムのあり方について (3)費用負担及び費用徴集方法に記述の徴収システムA～F案からは、処分費用をユーザーの便益の代償という位置付けに読み取れるが、環境負荷への配慮に欠けるメーカーの費用負担の位置付けは記載されていない。 費用負担をユーザーに限定することは、ユーザーはその車を商品価値が完全になくなるまで乗りつぶす方向に働く(買い控え・使用済み車の低年式化)。また、家電リサイクル法により消費者が使用済み家電をリサイクルショップへ持ち込むことが急増していると同様、自動車に関しても品価値ありとみなしてくれる(買取りしてくれる)中古車業界へと流れが動く。結果として再資源化事業者の手に渡る頃には利用価値が滅失し、3Rに該当しない姿になってしまう事が予想される(3R価値の滅却)。 ユーザー側にすると徴収費用は『俺のこの車の処分代だ』という意識が強い。検討されている費用徴収方法には一長一短があり、そこは慎重かつ適正に議論がなされるべき所と考える。乗っていた車を新車に入れ替える場合は、A方式だと初期負担が大きすぎるし、発生時点での徴収ではそれを拒否するユーザーによる不法投棄を促進する可能性がある。 普通乗用車と軽自動車など便益に明らかに差があるものへの配慮も必要と思う。軽自動車・中古車は低価格であることにポイントがあるもので、ユーザーがそこに高値意識をもってしまうと、新車・中古車の流通への影響も懸念される。	個人	197
	自動車の機能に障害あり、危険を及ぼす場合、Recallが義務づけられている。エアバッグ、フロンガスおよびASRは有害物を含みELVの処理の際、危険をもたらすことから、Recallの対象に含むべき物と見なすべきである。これによって、費用の徴収の問題、自動的に解消して、Makerもしくは輸入業者の負担とすべきとなる。	団体	198
	以前から自動車の不法投棄には首をかしげておりました。タバコのポイ捨てと同じくらいに考えている人が日本にこんなにもいるかと思うと情けなくさえ思います。廃車になった自動車のリサイクル問題は他の工業製品と同じく製造者責任で廻していくべきだと思います。日本の製造企業は国内販売より輸出で業績を伸ばしてきたこともあり一旦作った物の後始末の事まで考えないといった風土があるように思います。一旦海を渡ってしまえばよそのものであり使えなくなってもよそのゴミになるだけと考えているからリサイクルへの責任感が無いのです。例えばアルミのリサイクルがどうしてうまく回っているかというとバージンコストに比べリサイクルコストがとても安価であり企業業績に大きく貢献する事や単一の金属で出来ているため分解の必要が無いなどの理由でメーカーは積極的にリサイクルをしているんだと思います。自動車のようにバージンに比べ効率は悪いしリサイクルする手間が思いっきりかかるためメーカーは廃車処理業者にリサイクルをまかせっきりでした。これだけ大きな金属のかたまりを平気で道端や海・川に捨てられる風土を作ったのは自動車メーカーの責任だと思います。近々に計画されている自動車のリサイクル費用などの責任は自動車メーカーに課すべきだと思います。自分が作った自動車は自分の手で回収しリサイクルするのが製造者の義務だと思います。それが出来ないようなメーカーは製造をやめるべきだと思います。また各メーカーのリサイクルへの姿勢を広く公表しユーザーの購入時の選択の目安にするべきです。燃費やスタイルだけでなくリサイクルへの企業姿勢が注目されてくると思います。	個人	199
	自動車に対するリサイクル(廃車)にかかる費用負担については、いつも新しいシステムを導入する場合は××年以前には触れずに○○年以降からとなります。導入以前に所有している場合でもいずれ廃車するのですから国内保有している全車に負担指せるのが平等と考えます。	不明	200
	現在ﾘｻｲｸﾙに関する画期的な法律(容器包装法・建築廃材)が施行されていますが、今回の自動車に関する法律が製造者責任を明確にしていない点に、非常に問題を覚えます。ﾘｻｲｸﾙは製造者の義務でありその中に企業のエゴがあってはならない。また、真にﾘｻｲｸﾙに取り組む者には、それなりの評価をしなければならない。今回の法律には一番大事なその事がかけていると思います。	個人	201
	輸送業者としての意見を言います。今回の方案では廃車の費用負担が明確になっていない。少なくとも、リサイクルに関る費用の全体が見えない法律は、法律ではないと考えます。特に製造者責任が問われる現在、メーカー負担があまりにも少ない方案は、特定の利益構造が関与しているのではないかとの疑念を覚えます。	個人	202
	リサイクル費用をユーザー負担とした場合の負担率についても一考すべきである。生産年、モデル別でリサイクル率が違い、極端な話し、登録10年の自動車と、最新の自動車では、リサイクル率が明らかに違い、その負担が一律と考えるべきではない。公平感、納得性を最大限考慮した仕組みとすべきである。 リサイクル費用をユーザー負担とする考え方そのものは、家電リサイクル同様自動車にも必要と考える。しかし、今後リサイクル費用をユーザー負担とする際には、上記内容を充分考慮し検討すべきと考える。私は、リサイクルには賛成であるが、①費用負担対象(廃車時とすべき)及び②費用の負担額(一律ではなく公平感、納得性が必要)また、③リサイクル費用の使途についての透明性を持たせることが絶対必要であり、ただでさえ、自動車に掛かる費用(特に諸税関係)が多い実態を踏まえると上記3項目は、必要最低限である。	個人	203
	リサイクル費用を徴収すると仮定して、その徴収時点では廃車時、費用の使用はELV適正処理業者に直接渡るシステムが望ましい。例として、EUのオランダ方式に近いもので、解体証明と抹消を連動させ、認可を得た適正処理業者が、処理した台数X処理品目に応じた容量などで確認算定し、必要費用を支払う。 リサイクル費用とはなんなのか。何故必要なのか、の部分が充分に議論されて理解した上での案でしょうか。 費用充当の大きなものとしてはASR処理、フロン、エアバックなどが議論されていますが、ASRを出さない処理システムを稼動させるべきでは。リーアではそのシステムで稼動予定です。 フロン回収破壊システムではこの度、回収機器購入助成制度などもありましたが、機器の購入に対してでは無く、破壊に係わる費用の幾らかを助成して頂いた方がより効果があると思います。またリーア会員のように既に機器を購入して破壊費用を負担している事業者から見れば、過去垂れ流した業者が助成を受け、実費で購入して過去よりすべて自己負担でやって来た我々には何の評価も無く、不公平制度の一環とも思います。一例としてリーア一員の事業所で失火があり、以前よりあったフロン回収機器も焼失しました。解体処理工程でフロンを大気開放するわけにはいかない、という強い思いからこの事業所は直ちに2台を100万円近くかけて購入しましたが、その直後この助成措置の知らせがあった次第です。なんとも真面目な思いでやって来た業者が現実バカを見たような事です。 エアバック引き取りに付きましては既に回収ルートがありますので問題無いと思います。問題は取り外しの難度ですが、自工会などの取り外し実習指導もありELV処理業者としてはその難度差と時間的なものを考慮して頂き有償で引き取って頂きたいものです。 ELVは過去その有価性から有償で取引され、リサイクル率も高く中古部品市場、輸出部品市場、中古車輸出市場と発展しております。その中で問題となっていますのは有価性の無いものと、中古部品(有用部品)を取り外したELV処理が現状逆ザヤとなり、不適正処理、不法投棄などの諸問題を引き起こしております。 現状この三つの市場をトータルなものとして先のELV適正処理処理事業者が厳正に引き取り業者、解体事業者として自治体、或いは国の認可登録のもと事業を継続すればリサイクル費用の徴収を国民に求めなくても充分やっていけると思います。	団体	204

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	環境に負荷を掛けるフロンガス、エアバッグであろうとも、Costに見合った対価が支払われなければ、回収不可能であり、また、現物 と引き換えでの支払でなければ、管理不可能であって、所謂、出口で金になる方式のみ実現可能である。	団体	205
	「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」で目標値として上げられているリサイクル率を達成するためには、リサイクル（特にマテリアルリサイクル）に対する経済的インセンティブが必要と考える。 例えば、使用済み自動車1台当たりから発生する標準的なASR発生原単位、ASR処理費を定めておく。再資源化事業者（解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者）が自らの費用負担でASR（樹脂）をリサイクルした場合はその重量に見合うASR処理費を再資源化事業者に支給する。	個人	206
	さらに、p7の2行目から3行目に「ASR、フロン、エアバッグを除けば概ね有償」との記述があるが、オイル類、不凍液に加え、タイヤやガラス等も処理費が発生しており、記述が適切ではない。	自治体	207
	今回の内容では、技術的に高度な会社が、適正な費用配分が無い。したがって、真面目に取組めば取組むほど、採算性が悪くなる事が憂慮されます。しかし、法律は社会システムを変更し改善してやる事が、努めであり意義であると考えます。したがって、リサイクルコストが適正に還元できるシステムを再考ねがいます。	個人	208
	自動車の1ユーザーとしてリサイクルに関わる費用を拠出する事は止むを得ないと思いますが、現在検討されている案はあまりにも不明と言わざるを得ません。実際、車を廃車にする際、個人では適正価格が判断できません。部品でいくら、スクラップでいくら、リサイクル費用がいくら、等判らねばトータルの廃車費用が判りません。そんな中でリサイクル費用のみ別ルートで請求されたとしてもにわかに 納得して支払う事が困難です。またそれについては今でも判らない訳ですから仕方ないと仮定しても実際適正な処理をしてリサイクル費用をミニマイズしている業者と適当に処理をしてリサイクル費用を増大させている業者があったとして、ユーザーから集金したお金はどの様に配分されるのでしょうか？ユーザーとしては、ミニマイズしてくれる業者に出したいが、そこは競争原理との一言で済ませるのでしょうか？（引き取り業者、製造業者等が競争原理で安く適正処理する業者にしか委託しない理由が判りません。どうせ掛かる費用は全てユーザーから徴収するのであれば、どこに出しても一緒で関係業者に委託するのではないでしょうか？） 例えば、自動車税等にて全自動車ユーザーから公平に徴収し、その配分を適正な処理を安く済ませた業者に多く拠出する様な案は如何でしょうか？その拠出内容を公表しては如何でしょうか？そうすればユーザーとしての納得感が得られると思います。（現時点で検討されている徴収方法であると、新車時であれば何年乗るか判らないとの不公平感、廃車時であれば自分は1年しか乗っていないのにという不公平感が残ると思います）製造業者、解体事業者等にとっても適正処理、コストダウンに対するインセンティブが働くと思われます。	個人	209
	費用の分配等については、言うまでもなく労働した者にお金が渡るシステムが一番大事なことであり、これを基本として考えるべきです。これまでのように、正直ものが損をするのではなく、実態に即した運用ができる法律となるよう期待しています。	個人	210
	還元分の受領と料金の支払を分けた事は一見わかりやすいが、最終処理までの料金が、ASR等処理料金に限られるのは問題残すことになるのでないか。最終処理（回収、運搬も含め）料金と、還元分の受領とするのが良いのでないか。	企業	211
	自動車ガラスのリサイクルは、種々の困難によりいまだ研究開発の段階にあります。 この困難を大別すると、1)技術開発、と、2)分別回収システムです。 技術開発では、貴省の深いご理解とご支援により、自動車ガラスのリサイクルという、板ガラス再生の通常とは全く異質でむしろ有害な条件の下にそれを実現し効率を高める課題に鋭意取り組んでおります。 一方、分別回収システムですが、上記のように受入れ技術ができても、リサイクルの入口が塞がっていては何も進まず、これこそが自動車ガラスのリサイクルにおける最重要課題といえます。 即ち、廃車のガラスを透明で高品質な板ガラスの生産材料の一部にリサイクルする為には、 (1)シュレッダーダストになる前に解体事業者で一定の品質で取り外されることが必須です。 (2)上記回収品をリサイクル可能なまで更に品質を高め、同時に社会コストを最小限に抑えることを目指す限りは、ガラスのリサイクルという観点での「既存のシステム」を活用することが有効と考えます。 このことから、リサイクル法の仕組みの中で、フロン、エアバッグ同様、ガラスについてもその回収・処理に必要な費用がリサイクル料金から充当されるものとなり、ガラスのリサイクルが継続的に社会コスト最小で実現できるよう上記「既存のシステム」が有効活用されることを提案し、要望いたします。 なお、上記要望の背景を補足する意味で次の諸点を申し添えます。 ①自動車ガラスのリサイクル実現の為には、解体事業者での取り外しが必須条件であることは、欧州でも既に認知された点で、EUリサイクル指令（2000／53／EC）の「ELV処理時の事前解体に関する規制」（第6条）で、リサイクル促進のための部品の取り外しの対象となっています。 ②ガラスリサイクルの「既存のシステム」では、逆有償、が経済原則です。これはガラスリサイクル処理コストがガラスカレット（リサイクル処理の産物）の市場価格より高いことの結果だが、それでも埋立コストよりも安く、社会コストの最小化に市場が働いた結果といえます。 ③ドイツでも事情は同様で、合わせガラスについてはガラスリサイクル処理コストがガラスカレット市場価格を上回ることから、埋立費用を上回らない範囲内で、逆有償補填費用がガラスリサイクル処理業者（通称：ガラスカレット業者）に支払われるシステムが出来上がり実働しています。 また、オランダでは、法制度により、ELVガラスのリサイクル処理に対してその処理コストが充当され、実際のシステムとして動いています。	団体	212
	市民（消費者）にとって最も関心のあるのは費用のことです。 私は生産者（輸入業者）が車を作った際に酒税のように一定費用をかけるべきだと思いますが、利用者（市民・消費者）もある程度負担すべきだと思います。そこで一般の保険会社に廃車保険を作らせ、メーカーが製造時に一台あたりいくらで保険をかけます（名目は想定利用年数に満たなかったときの積み立て不足や物価変動対応のため）。その後は車検時に利用者が積み立てて行き、一定期間経過後は完納として処理する。こうした形が一番よいと思います。 なぜなれば、こうした制度下であれば百年自動車も誕生するかもしれません。現に百年前の電気自動車が現役で100Km/hで走ると効きます。	個人	213
	現状自動車税や重量税など高い高い税金を自動車ユーザーが負担していることを考えれば、その一部をリサイクルに転用する事などが適切ではないかと思います。	個人	214

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	基金を積み立てる方式は，税制面の対応問題や将来的にリサイクル費用が変化した場合にも対応できるためには，冒頭に書きました意見でおまとめいただくことが必要と思います。 また，日本の自動車ユーザーが下取りに出すときには廃車にするという意志表示をしていませんので，多くのユーザーは徴収に応じるでしょうけれども，一部のユーザーからは徴収が難しいように思います。	個人	215
	新車購入時の費用徴収では、現在保有されている自動車が対象外となるため、その車両のリサイクル費用については、システムを考える等の必要性に迫られるため、避けるべきだと思います。また、任意の時点での費用徴収は、自動車ユーザーが任意の時点で費用を支払える仕組みを考え、その費用をプールする仕組みが必要になるので、効率的ではないと思います。廃車時に、自動車ユーザーが廃車の手続きをするのと同時に費用を支払うようにすることが、現在保有されている車両も含めて費用が徴収でき、自動車ユーザーにとって費用を支払うためだけの手続きが不要になるため、一番効率的ではないかと考えます。	個人	216
	リサイクル費用徴収分配システムについて ここではとりあえず中国地域につくるものとして、考える。当然全国展開は可能である。 <目的> ①リサイクル費用の受益者負担 ②使用済み自動車適正処理の促進 ③マニフェスト制度の定着の促進 <内容> ①新車販売時に販売金に上乗せして、ユーザーからリサイクル費用（地方税）を支払ってもらう。（販売店が一時保管）。 ②販売店は納税時に県または政令市にリサイクル費用を払う。 ③中国地域の関連自治体（県、政令市）および自動車メーカー、自動車輸入事業者の出資による「中国地域自動車リサイクル協会（仮称）」を設立する。 ④中国地域自動車リサイクル協会は、県（市）等から供与をうけたリサイクル費用をこの協会が認定した解体事業者に支払う。この認定は、実質的な業指定になるはずである。 ⑤リサイクル費用は決められた基準に従い配分する。支払いは、認定解体事業者からの請求による。認定解体事業者は、適正な処分事業者に引き渡したことの証明のほかにマニフェストの写し、逆有償証明を必要とする。マニフェストの提出により、マニフェスト制度の普及が促進される。 ⑥支払い単価については、例えばオランダのシステムの中のPremium単価等を参考にして作成する。 ⑦ここでは仮に中国地域自動車リサイクル協会とした。全国組織とすることも考えられるが、現状でも地域ごとに逆有償価格が異なっていることに鑑み、リサイクル協会を地域ごとに設置して競争状態を作り出すほうがよいと思われる。 <問題点> ①リサイクル費用を税形式として考える場合、徴収は簡単であるが新たに目的税として課税することになるため、法制化が必要になる。自動車リサイクル法とは別の立法が必要かもしれない。 ②現在でも自動車に対する課税は消費税のほか自動車取得税、自動車税、自動車重量税などがあり税負担が重過ぎるという声がある。従って、消費者にとってリサイクル費用負担はよいとしても上乗せの税負担は抵抗が大きいかもしれない。 ③リサイクル費用を自動車販売店が直接前述の「中国地域自動車リサイクル協会（仮称）」に支払うという方法は考えられるが、権力が伴わないため徴収漏れを防ぐことは難しいものと思われる。 ④例えば、自動車取得税は地方税であり、ある程度地方の裁量に任されているところがあるので、その一部をリサイクル費用に回すことは考えられないことはない。このあたりにも、地方ごとの競争が生じることを期待する。 ⑤そのほか、仮に地方自治体が実際にリサイクル事業を行なうものとして、その手数料を使用済み自動車排出者から徴収するのであれば、法的には問題ないものと思われる。 ⑥いずれにしても、リサイクル費用の受益者負担の一形態としてオランダに例のあるこの形式は、今後検討する価値があるものと考える。	個人	217
	「リサイクル券」なる発想も分からぬではないが、それがなくても税金で新車発売時に徴収し、解体事業者が下記書類を地元の県税事務所に提出したら、費用の還元を受けるようにすべきであろう。 i) 抹消登録証明書……これを添付しない排出者には相当額を支払いリサイクル券を地元の県税事務所から交付を受けて、解体事業者に自動車とともに出させること。 ii) フロンガスマニフェストの処理済片……エアコンのない車もある。 iii) ASRマニフェストの処理済片 iv) その他今後必要となるマニフェストの処理済片等 仕組みを複雑にして国民の負担を増すやり方には賛成出来ない。	個人	218
	現時点で示されておりますA～Fまでの6案について、協議会内部でアンケートを取りました。その結果、 ①A案賛成　46% ②B案賛成　23% ③E案賛成　23% ④D案賛成　8% という回答内容となりました。同じ協議会団体であるTCRグループでは、グループの統一決定としてF案を押しております。それぞれに一長一短がある、と解説にもありますが，私どもとしては大勢の決するところに従う所存です。特に，徴収された費用が，その運営管理のために消費され，システムが回らなくなるようなことのないよう，しっかりした組織運営の元での管理が行われるよう希望します。	団体	219
	適正処理費用は、メーカーがユーザーから徴収する様になっている様ですが、その方法として、A方式・B方式・C方式・D方式・E方式・F方式が在りますが、私ども解体業者としては、適正処理をした処理費用が確実に確保できるのであれば、徴収方法はいかなる方法でも構いません。	団体	220
	中古車は廃車して、新規にナンバーを登録時に陸運事務局に3万円程度、納入する。（廃車すれば何回でも徴収する） 解体処理料1台15,000円とする。（フロン及びエアバックの処理料を含む）15,000円を既販車分とする。 陸運事務所は徴収したお金を郵便局に預金する。 解体業者は引き取りの時の出荷伝票と車体番号と認証番号をもって郵便局に提示すると処理料を受領することができる。	団体	221
	新車販売時に取扱説明書の末尾にマニフェストとその説明の添付を義務付け、廃車時に添付されていない並行輸入車や試作車については、処理費用を徴収した（財）リサイクル促進センター等の証明で運用する。	団体	222

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	現在自動車の処理料金はディーラーが、消費者からいただいているが、この用途がグレーであると考えます。何らかの対処が必要と考えます。この廃自動車の処理料金は、それぞれのディーラーが明確に別計上するか、別に徴収するシステム等が必要と考えます。	企業	223
	徴収方法については、新車時又は廃車時の徴収時期に拘わらず、車両の価格とは明確に分離した費目として徴収するシステムが必要です。	個人	224
	費用徴収方法については、A～Fまでの6案をたたき台に検討が進められているが、拙速な決め方は問題を起こしかねないので、事前に関係者と十分な話し合いを持って頂きたい。	団体	225
	処理費用の負担方法につき6通りの案を提示されており夫々に一長一短があることは理解している所であります。負担者である自動車ユーザーが使用済みとした自車を適正に解体リサイクルに回すに際し「インセンティブ」の働く仕組みがベターと推察しております。その意味で煩雑になるかとは思いますが「年金方式的デポジット制」（仮称）として購入価額の一定率をデポジットとして入金しておき、処理完結した時点に処理費を除いた金額が返還される仕組みは如何でしょうか。	企業	226
	①添付した資料の通り、提示されたA～Fの各方式による費用徴収では、その費用の負担者がいずれの方式にしても、新車購入層もしくは排出者層にかたよることになります。受益者負担を原則とするならば、フロンを使用した全ての人が負担すべきであると考えます。各層間の公平性を維持し、各層からの理解が得られるような方法を是非今後検討を頂きたいと思います。 ②提示されたA～Fの方式については、提示された表の項目以外にも考慮すべき点が、多くあるのではないかと感じており、その部分を含めて検討しなければ、最適なシステムとはならないと考えます。是非、費用徴収方法については、提示された6案について、今後更に多角的な検討をお願い致します。	個人	227
	毎年、支払わなければならない自動車税納付書にて「リサイクル負担金」「処理費税」などの名目で綴り別紙にて追加課税してはどうか。当然毎年支払うべきものであり、自動車税は排気量で課税しています。処理金額の設定も考えやすいのではないか。 単純計算で\２５００課税いたし１０年で\２５０００となります。経過年数ごとに増額する方法もあり経済発展(乗換え)にもつながると思います。車輌登録制度のおかげで使用者も判明してるのだからユーザー負担の方法は明確であります。 新車購入時のユーザーにも徴収（組込み）します。すなわち、ツイン処理費負担方法をおこない、どちらか一方の負担金を「廃車抹消登録」（仮称）にて「廃車抹消登録」した使用者に（1-a）で述べた「環境保全報奨金」として返金するわけであります。 1台の車輌にはツイン処理負担方式です。 現在、（陸運事務所）軽自動車にては抹消登録システムが2通りあります。軽自動車抹消登録システムを参考にすれば可能であります。 処理、環境も考慮いたせば、解体事業所には処理費用が的確に支払られるようシステムを構築しなければなりません。上記のツイン処理費負担方法にて行うことができるのです。	個人	228
	したがって、基本的には費用を新車価格に内部化した無償回収制度を確立することがわが国における循環型社会の確立につながると考えるが、当面、もしくは経過措置として、費用徴収時点は新車購入時とし、制度導入時の既販車のユーザーからは車検時（車検を受けずに廃車する場合は廃車時）に徴収することも有効と考えられる。これに関連して、運転免許と同様に、車検についても期限切れが近づいたことをユーザーに通知する制度を導入する。	団体	229
	①車検のある自動車 ＊車検時に「リサイクル費用」として国が徴収し、管理する。 ＊この場合、自動車重量税の一部を転用することも視野に入れるべき。 ＊このスキームのメリットは、 ・もれなく徴収が可能 ・支払わなければその自動車を継続して使用することができない。 ・新車購入時、廃棄時に一括支払をするよりも安価である。 ②車検のない自動車（原付・二輪車など） ＊登録時に軽自動車協会・市町村等が費用徴収を代行する。 ＊代行徴収した費用は、国の担当機関に納める。	個人	230
	自動車処理費用は、メーカーが新車価格に含めて売る事でメーカーが支払う。この方法が一番無理なく抵抗なく出来ると思う。解体業車は廃車を受け取る時にその車の抹消登録証を付けて受け取る。この抹消登録証と引き替に代金を受け取る。代金引替場所は各都道府県に1ヶ所以上置く。抹消登録証のない車は最終ユーザーが費用を負担する。放置車は最終登録上の所有者が負担する。	企業	231
	車毎にリサイクルし易さ等で処理費を決定し、半分をユーザーが自動車税時に毎年納め、後の半額は上記の様に製造メーカーが処理時に支払う。 例えば新車時に処理費20,000円の車は半額をユーザーが払うが、その方法は平均寿命を6年とし、毎年1,660円（20,000/2/6=1,666）支払う。もしこの車が12年後に処理されたとするとユーザー側は1,660*12=19,920円払うことになる。これは1オーナーの場合は不公平な気もするが中古車で流通することを考えると毎年同額の支払いが良いと思う。処理は製造メーカーが行うが、メーカーが処理業者に支払う額は20,000/2=10、000となる。但し20,000円は12年前の算定額なのでその時の情勢で変動する。 新車時や処理時に一括では、新車で買う人と中古で買う人とで不公平であると共にユーザーのリサイクルへの関心が偏る。 カーメーカーから支払われる費用は純粋に車の処理費用だけ。 ユーザーからの費用はリサイクル業者の施設、設備などに当てる。	個人	232

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	この程、自動車リサイクル法に対して基本的な考えが提示され、その中の、「社会システム」の中で、最も国民の関心の高い、費用徴収方法が示されております。 様々な徴収方法の評価軸の一つとして、不法投棄の防止に繋がるか、について評価されており、特に廃棄時点でお金を払うと不法投棄をすると言われております。 しかしながら、果たして、大きなクルマを一般消費者が、簡単に不法投棄できるのでしょうか。『金をとる＝不法投棄』というのは空き缶のポイ捨てのような物の話であり、クルマにもあてはめるのは、少々、短絡的な考えではないでしょうか。 一般消費者の行動について信頼を欠いているように思えますし、そういう懸念があるとすれば、むしろ一般消費者を対象として環境教育などにより、リサイクルの重要性、それに係る費用を受益者が負担をする必要性について、啓蒙・啓発に努めてゆくことも重要ではないでしょうか。今後の議論の中で、このあたりについて、もう少し突っ込んだ審議をお願いいたします。	個人	233
	1㌻；「2. 関係者の役割分担」【自動車メーカー・輸入事業】〈基本的考え方〉において、「これにより、使用済み自動車のリサイクルの実施過程での有償取引を回復する。」とありますが、スクラップ＋部品などの有価価格＜コスト（適正解体・処理など）となった場合も有価となりえるのでしょうか？ご承知のことと思いますが、使用済み自動車（ELV）のグレードは地方に行けば行くほど低下し特にELVの価値判断とされる部品回収比率は低くなります。この北九州の地では約60%のELVが古くて部品回収販売が不可という実績も確認しております。「有価」と一律の前提にすれば、解体事業者は部品の回収販売が可能なELVのみを回収し、部品化集不可ELVは社会に取残され、最悪の場合、不法投棄の増加が危惧されます。	個人	234
	今回、ELV回収費用が未だ議論されておりません。欧州ELVについては回収責任はメーカーであり、これもいかがなものかとは考えますが、ジャパンモデルはどのようにお考えですか？透明性のある仕組みとして組み込む必要があると思います。	個人	235
	ユーザーから費用を徴収すれば、前述した国内外での適切処理に関する製造事業者責任が問われることとなる。	団体	236
	商用車の留意点 ①古い年式の車両であっても、ほとんどが有価で流通している点及び中古車で再販(含む輸出)するか、解体して部品取りするかは解体業者の判断による点で、引取り段階での最終排出者の特定が難しい為、費用徴収後の返金の仕組みを構築する。 ②商用車はキャブ付シャシ車と車体架装物から構成され、排出時点では別々に流通・解体されるケースがあり、それぞれに費用を設定し徴収する。 ③費用内容は、クラス(車両総重量別)、車体架装物に応じた負担額設定し、費用の透明性を保持する。	個人	237
	自動車の軽量化ということは今後も継続して追及される命題でありますが、その事はまた、ASRの発生率を増大させる事ともなり、リサイクル率95%の目標達成にブレーキを掛け兼ねない事でもあります。事実、従来廃自動車スクラップの内、ASRの比率は30%程度と言われてきましたが、最近では33%程度まで比率が上昇しているのが実態です。これは中古パーツのリユース（販売）がインターネットを利用したネット販売で盛んになって、使える部品がどんどん外されている動きの結果によるものです。これはASRの発生率の増大を招くと同時に、相対的にシュレッダー業者の販売可能な鉄及び非鉄スクラップ量の減をもたらすため、逆有償幅の増大を要することになります。たとえシュレッダー業者がASR処理の経済的負担を負わなくなったとしても、既に鉄鋼産業が成長期を終えてしまっている我国においては、この先かなり長期に渡って低迷する現在の鉄屑販価水準が続くとものも考えられるので、廃自動車の処理に関しては、将来とも「逆有償」がなくなるとは到底考えられません。リサイクルに係わる費用徴収システムの構築に遺漏無きようお願いします。	企業	238
	自動車ユーザーが使用済み自動車の処理費用を負担することは当然である。ただし、処理費用の名目で支払われた費用が、現状ではディーラーの手元にキープされ解体事業者に支払われていないケースがある。新車販売代金の値引きや、下取り自動車の引取り価格の値上げ交渉との関係で、曖昧にならざるを得ない面があるので、徴収費用については明確な区分経理が必要である。	団体	239
	徴収方法については、明確にリサイクルの為の費用として徴収する事が必要です。	個人	240
	費用の徴収に関しては、徴収方法とともに、これにより賄うべき対象経費の内容を明確にする必要がある。例えば使用済み自動車の引き取りが適正に行われず、不法投棄が発生した場合、その処理は最終的には自動車製造事業者の責任において実施されなければならないと考えるが、その経費をあらかじめ含ませるかどうかなど明らかにする必要がある。	自治体	241
	費用負担はユーザーですし、メーカー負担と言っても最終的に価格に転嫁されます。そのことと費用を誰からどの段階で徴収するかは全く別の問題です。 費用徴収方法でわざわざ6案を示していますが、基本的な考え方で「不法投棄の防止」をあげながら、「排出時負担」の案があるのは理解に苦しみますし、家電リサイクル法に対する国民や自治体、メーカーの懸念を何ら活かしていないといえます。私たちはメーカーから費用徴収をしない限り、大量生産の解決、使い捨てを前提にしたような製造の改善はありえないと考えます。	団体	242
	近い将来には新車より廃車の数量が多くなることが予測され、自車充当式でないと破綻する。 比較表のA方式	個人	243
	費用については、不法投棄の増加を避けるため、できうる限り、早い段階での徴収が求められる。 そのためには新車の購入時にあらかじめリサイクル費用を徴収することが必要であるが、徴収料金を他車のリサイクルへ使用すると、リサイクルをしやすい新車をつくればつくるほど、過去の車のリサイクルのためのコストのカバーが難しくなることから、①新車については、新車購入時に費用負担、徴収料金は自車に使用すべきである。 また、当然、既に販売されている車に対するリサイクルもしなければならないので、これに関しては、仮にリサイクル券で費用負担を捕捉するとして、②中古車を購入する場合には、当該車にリサイクル券がついていない場合には、当該車の購入者がリサイクル費用を負担する。中古車として販売した者は、既にリサイクル費用を負担していたのであれば、リサイクル券を中古車価格に上乗せして販売できる。③以前から所有していた車で、リサイクル券を保有していない者は、廃棄時にリサイクル費用を負担することとする。また、②・③ともに徴収料金は自車に使用する。 これによって、すべての費用が捕捉されるとともに、不法投棄の増加の可能性に関しては③の場合にのみ限定される。さらに、①～③すべてに関し、リサイクル費用の低減に向けたインセンティブがはたらく。 ①・②に関しては徴収時の料金と、実際のリサイクル費用との間にラグが生じるおそれがあるが、ある程度はしかたのないものであり、また、技術の向上により、将来的にリサイクル費用が低減した場合に生じた残金は、さらなるリサイクル技術の研究開発などに使用すればよいと考える。 例示案の中ではB案がこれに近いものであると思われ、これに賛成する。	個人	244

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用徴収方法として6通りの案が提示されているが、最終的には、徴収、配分、管理方法については様々な観点での評価が必要と考える。ただ、10年も使用されることや使用者が複数となる場合が多いことなど自動車の特殊性を踏まえれば、＜D方式＞「自車充当方式により排出時点で徴収」が公平性・公正性および理解しやすく受け入れやすい観点から最も欠点が少ない方法と考える。 その主な理由は以下の通り。 ①新車販売時または任意の時点での徴収の場合、購入後比較的早い時点で買い替えをする人にとっては、最終排出者のために費用を支払っている感じにもなり、排出者負担の原則と一致しない。また、その自動車が輸出された場合、一旦徴収された費用を返還することは手続き的に困難であり、費用の透明性の観点からも問題がある。 ②新車購入時と排出時の自動車の状態が異なっている場合があり、その時の費用徴収に問題が生じる。例えば、エアコンを後づけした場合、そのフロンの処理費用を最終排出者負担としておけば特段の問題は生じないが、新車購入時等に徴収する場合は、その処理費用が問題となる。同様のことはエアバッグについても言え、エアバッグが使用された状態で排出されるのと、未使用のまま排出されるのでは、その処理費用は異なる。 ③自動車は長期間使用されるため、処理費用の単価の変動が考えられる。新車購入時費用徴収の場合、費用を負担するユーザーにとってはその負担価格が正当なものか否かの判断が出来ず、不透明感が生じる。 ④家電リサイクル法との整合性も必要。家庭用及び業務用エアコンのフロンの処理費用は最終排出者負担となっている。自動車だけ購入時等の負担とする明確な理由がない。	個人	245
	費用徴収方式に関しては、ユーザーの立場に立って一番公平で負担が少なく且つシンプルな方式を検討していく事が大切です。このような観点から「新車及び既販車を問わず、自車充当方式により、排出時点で徴収する」E方式は有力な案であると考えられます。 他方式では下記点が懸念されます。 ・新車だけから徴収して、自車と他車の両方に充当すると二重取りになる。 ・新車と既販車で徴収時点が異なると、新車購入と廃車を同時に行う場合二重負担になる。 ・新車販売時点で徴収して自社充当すると、費用を廃車時まで長期間管理する負担が大きい。 今後、これらの視点を踏まえ、費用の徴収、配分、管理方法について検討が行われ、適切なシステムが構築される事を期待致します。	個人	246
	これから自動車のリサイクル費用をどうしていくかを考えた場合、廃車時にユーザーが支払う方法が最も導入しやすい方法でないでしょうか？現在でも自動車の購入時に、下取車がある場合は下取り諸費用を徴収されています。これは、解体車になる場合も、下取り価格がついて再販する場合も同様に徴収されているはずです。 処理費用を、自動車の購入時に徴収する案があると聞いたことがありますが、その方法は、乗り潰す場合は理解できますが、中古車として再度、市場に回る場合や、下取り車が国外に出て行く場合などの費用はどうなるのでしょうか。また、自動車は事故など無い限り、だいたい4～5年以上は使用します。数年前より長くなっているように聞いたこともあり、長い人は10年以上乗ると思います。したがって、その都度処理費用の変動も考慮する必要もあると考えます。また、自動車は、大きさ、重さ、種類などさまざまであり、それに応じた処理費用の変化も必要ではないのでしょうか。 家電なども買い換えの際には、処理費用は最終使用者が支払うはずです。自動車においても同じ考えで良いのではないでしょうか。	個人	247
	次にリサイクル費用の徴収についてですが、自分は新車・既販売車を問わず一本化すべきだと考えます。自動車には自動車税、取得税、重量税など様々な税が課せられており、多いがゆえに非常に複雑でわかりにくくなっています。その上何のための税金なのか、どのように使われるのか、適正な税額なのかなど不明な点がたくさんあります。たとえばガソリンの単価のほとんどが税金なのに、なぜ全体に消費税がかかるのか、理解できない事が多いのが実態です。これはこれで透明性・納得性を高める必要があると思いますが、リサイクル費用についても透明で納得できるものにすべきだと考えます。ですから新車購入時にリサイクル費用を徴収するのでは、実際にリサイクルする約10年後にかかる費用が明確にできるとは思えませんし、すぐ使わないもの、実際にいくらかかるかわからないものを事前に徴収するのはいかがなものでしょうか。よって必要費用が明確にできる廃車時に廃車を行うユーザーに負担していただく方法（案のD方式）が良いと思います。また併せて車種によるリサイクル費用の差はあるものと考える事から、金額は一律ではなく実費負担をしていただくのが望ましいと思います。	個人	248
	費用の徴収時期は、下記理由により、＜D方式＞の排出時点が妥当と判断する。 ① 廃棄物処理・リサイクルを行っている弊業界の経験では、排出者はリサイクルのほうが好ましいことは十分理解しながらも、費用の安い方に処理委託をしているのが現状である。これは、当面の対応としての支出はできるが、将来の有るべき姿への支出は困難であることを意味する。 したがって、新車、既販車とも排出時が最も受け入れ易いと考える。 ②排出時の費用徴収は、廃車処分行動を抑制することになり、真の3R促進に寄与する。③排出時の費用徴収は不法投棄を招くとの声もあるが、不法投棄はモラルの問題である。中間報告で述べられているように制度としての担保も必要ではあるが、不法投棄の根本的な解決は、別途、教育・啓蒙・厳罰で対処すべきものと考える。	団体	249
	『リサイクルシステム構築にかかわる費用徴収方法はD方式によるべき』 ・理由 1)新車販売時点の徴収は平均で10年先の処理費用を公平・公正に把握することが必要になるが、それは著しく困難。 2)自動車の流通の任意の時点での徴収については、特別な割引制度でもない限り結局排出時点に収れんされると思う。いつ廃車になるかわからないのに、正確な金額の徴収は困難。 3)排出時点での徴収は合理的な費用の算定が可能。長期間の預り金管理も不要でコストミニマムの運用が可能になる。他の商品も排出時排出者負担である。 4)他車充当方式は例えばフロンガスを使っていない新車を購入したのにフロンガスの処理費用を負担する事が発生する。 等々…消費者の理解を得にくい。 ・排出時徴収のデメリット緩和策 1)最後に購入した中古車の客にリサイクル費用を全部負担させるのは公平・公正でない為対策が必要。 例えば、自動車の販売時に「廃車時リサイクル費用がかかることの説明及び概算金額（現時点の）を明示すること」を義務付ける。これにより極低年式車はリサイクル費用を加味した価格形成に向かう。 2)不法投棄の防止には適正リサイクルが自動車税徴税停止の条件となるよう抹消登録制度を変更し同時に実施する。	個人	250

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用徴収に当たっては、システムの簡略化の観点、また、自動車ユーザーの環境負担に対する認識を深める、また、処理費用の低減に向けたインセンティブを考慮すると、先々のコストを前取りする新車購入時に徴収する方法より、廃車時に徴収する方法をとるべきであると考えます。（D方式に賛成）	個人	251
	費用の徴収方法については、「D方式」が一番合理的で良い。 その理由 1. リサイクル処理時点と費用徴収時点がほぼ一致し、合理的に費用徴収が可能。 2. 現に流通している車両への対応が即可能で、リサイクルの実効がすぐに現れる。 3. 新車時点の徴収案（A,B,C,F）とすると、その車両がリサイクルされる10年後には、実際かかる費用と徴収金額にアンマッチが発生し、当制度が破綻する恐れがある。 4. 任意時点での徴収であるE方式は、リサイクル券の発行や減価の設定基準等の運営システムが煩雑であり、またその確立には時間を要する。 5. 家電リサイクル法でも排出時点徴収であり、その整合性も考慮する必要がある。	個人	252
	費用の徴収方法には、6つの案、考え方が提案されているが、それぞれに一長一短がある。 費用徴収を行う上でのポイントは、費用負担をする側にできる限り公平にしかも納得を得られるように負担してもらうことである。 ・新車販売時点での徴収案である（A、B、C、F）では、適正なリサイクル費用の算定を図る上で不透明であり、リサイクル費用の不足が生じる恐れがある。 ・任意徴収であるE方式では、徴収回数が多く、システムが複雑である。 ・自動車の中でも特に大型商用車は、中古車輌が有価物として流通するケースが殆どである。また、流通段階で転売され、その結果輸出される車輌も多いことから、新車販売時点での徴収は、購入ユーザーが不公平感を持つ可能性がある。 以上の観点から購入ユーザーの理解が得られ、かつ合理性が高く、透明性の高い費用算定が図りやすい方法として「最終使用者から徴収」する考え方であるD案が望ましい。	個人	253
	費用徴収方法は、D方式が望ましい。 理由① 家電、タイヤ等他の商品も排出者負担であり、社会通念上からも新車・既販車共に排出時に費用を徴収し、当該車のリサイクル費用に充当するのが最も消費者に受け容れ易い。 理由② 費用は現状のリサイクルコストに応じて、排出車の装備内容に見合う負担であり、排出者に対し費用の根拠が明確に説明できる点で費用の透明性及び妥当性が確保できる。 理由③ 費用の公平性は、施行時一時的には排出者の負担増となるが、将来的には、流通の過程で費用負担を前提とした中古車の仕入、販売価格が形成され、経済原則に則って保持されると考える。	個人	254
	費用徴収方法はD方式が以下二点の理由により最も望ましい。 理由① 報告案p14に記載されている製品としてライフサイクルが平均で10年程度であること、との実態を鑑み、徴収時期は、排出時に適正な費用を支払う事が、望ましい。新車時に徴収しても、その徴収額が、廃車時(約10年後)のリサイクル費用を正確に算定されているとは考えにくい。 理由② 報告案p16に費用徴収方法については、自動車ユーザーから徴収する料金については透明性・妥当性の確保が必要であり、そのための仕組みを構築するとともに、適切にリサイクルの実施に充てられたか等について確認できるような枠組みが必要であるとされている通り、報告案p15に書かれている使用済み自動車のリサイクル費用を、当該自動車の流通のいずれかの時点で当該自動車の所有者から徴収した料金で賄う方式(自車充当方式)でリサイクル費用を運用すべきである。ユーザーが支払ったリサイクル費用は、費用を支払った者の車が処理されるために使われるべきである。その為の仕組み作りが必要と考える。エアバッグの有無、エアコンの有無により徴収金額も変えるべきである。必要以上のお金が徴収されるのを望まない。	個人	255
	使用済み自動車の処理料徴収方法は、使用済み自動車となったその時点で排出者から処理料を徴収（納入）する、D方式が最も妥当である。 （理由） ・新車購入時の意見には、反対である。 つまり、新車が使用済み自動車になるまでには、約10年以上の年月を要する。現在の社会動向から、使用済み自動車かつ、鋼材類になる金属類の単価は、まったく不透明であり無理が生ずる。 ・処理料徴収は、反対であるとの意見には、反対である。 つまり、現在の社会動向から鋼材類の主原料となるスクラップ類が、逆有償である限りは、また、ダスト処理費の益々の高騰を考えると、処理料を徴収しない限りは、適正処理は困難である。 ・問題は、現在、国内に流通している7,300余万台を、そして、年間500万台余、排出される使用済み自動車について、環境に配慮した方法で適正処理を促進することに、最重点を置くべきである。 また、処理料は、社会動向により、スクラップ・ダスト並びに危険物類の処理料も時代と共に変更せざるを得ないと考えられる。このため、使用済み自動車と認定した時点で処理料を徴収することが、最も好ましい方式と考えられる。 なお、徴収方法は、現在の自動車税納入方法を準用し、納入証明書を添付し、使用済み抹消登録申請をすることとする。 処理料には、使用済み自動車の運搬費、その他エアバック処理費等は、別途とする。 （注　地域によって費用負担が異なるため。）	団体	256

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	実際問題として、異なるタイプの自動車から取り出したフロン及びエアバッグの再利用コストと処理コストの相違は微々たるものであり、同様に種々の材料が使用されていることを考えると、異なるタイプの自動車に由来するASRの容量はそれほど異なりません。小型車は大型車に比較してリサイクルしにくい軽い材料を、より高い割合で使用していますが、この相違は自動車の重量全体における相違を大部分相殺しています。 JAIA／ACEAは、料金の構造は自動車間において出来るだけ相違の無い単純なものとすることを提案します。料金は製造事業者／輸入事業者に課せられた責任の全てのコストをカバーすべきです。JAIA／ACEAは、料金によってカバーされるべきコストの決定に関する今後の討議に参加することを期待しています。報告案に提示されている料金の徴収方法に関する6つの選択肢については、JAIA／ACEAはD方式即ち最終使用者が支払う方式が望ましいと考えます。実際に市場においては、過去の使用者が支払うべきリサイクル料金を考慮して中古車価格が割引かれるので、その使用期間を通じての全ての使用者がリサイクルコストを分担することとなります。	団体	257
	D方式「自車充当、排出時徴収」方式が良いと考えます。 1) D方式の費用算定は、現状の処理・リサイクル技術、インフラの処理能力、市場実態を前提とする算定で、徴収費用の過不足発生の恐れは少なく、他の方式に比べて、仕組みがシンプルである。従って、ユーザーに対しても透明性ある費用内容の説明ができ、理解、納得が得易い。 逆に、新車購入時点での費用徴収は、将来を予測した費用算定で、過不足の発生、その対応策等、仕組みが複雑となる。特に、A・B方式は、将来費用と現在費用の2本立て表示となり、ユーザーへの説明が困難である。また、A・B方式では、新車購入ユーザーの約2割※が、費用の二重負担となる。 ※新車購入者で下取車あり60%×下取車の内価値の無い車30%＝18% 2)排出時徴収に対して、最終ユーザー＝弱者のみ負担との意見があるが、上記の通り、新車に長年乗って廃車されるユーザーも多く、必ずしも、弱者のみ負担とは言えないと考える。 3)不法投棄防止のためには、家電と違い自動車は登録商品であり、抹消登録制度、徴税制度の改訂による規制強化によって防止可能と判断する。また、重量税還付のインセンティブを付与することによって適正処理ルートへの誘導ができるのではないか。但し、重量税還付の前提は、D方式のみである。 4)新車購入時の費用徴収で、上記の費用算定の課題をクリアーした場合でも、自車充当方式により約10年間保管する場合、メーカーへの法人税課税の問題があります。これをクリアーするためには、以下の検討が必要かと思います。 ①課税相当分を予め徴収費用に上乗せする。(但し、これはユーザーの納得は得難い。) ②租税特別措置法上の免税措置を取っていただく ③メーカー共同運営機関を公益法人化する。 また、他車充当方式の場合は、世代間負担の納得が得られるか、脱フロン・カーエアコン搭載車を購入の新車ユーザーに、CFC・HFCフロン回収処理費用の負担がいただけるかの問題もあります。	個人	258
	1. A, B, C, Eいずれの方式も新車について費用の長期管理が必要であり、該当する車両を特定することが困難だと思われる。 2. 車両の流通過程で全てのユーザーから公平に徴収するのは難しいが、リサイクル費用についてはD方式(徴収は廃車時のみ、自車に充当する方式)が妥当だと思われる。	団体	259
	費用負担はその自動車を使用した走行距離に比例させる等、使用した者が公平に負担する事が望ましく、E方式を支持します。 「自動車リサイクル券」の内容は検討する必要があるが券発行の考え方は支持します。	企業	260
	i) 徴収時点 新車購入時の場合、リサイクルコストは将来のリサイクル技術を基に予測することとなります。通常ELVの段階になるまで10年程度かかっていることを考えれば、将来の技術予測というのは難しいと考えます。さらに、コスト予測自体、リサイクルの流れの中での関連事業者間に不平等な競争を生むことになると考えます。 ELV時点の場合、実施に徴収されるべきリサイクルコストは、ELVの時点での技術及びコストがベースとなります。こちらの方が、より現実的であること、かつELVのリサイクル技術及びリサイクル促進に関して、関連事業者間における公平な競争につながると考えます。このリサイクルコストは、ELV車の年数が多ければ多いほど増加することになり、ある使用年数をこえれば、有償から逆有償の図式につながることになります。 リサイクルコストは車両年数に応じて増加するため、そのリサイクルコストに見合うコストも、その特定車両が使用されている間、毎年増えていくことになります。 ii) リサイクルに要する費用を支払う者 以下の理由により、②すでに販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者の案を支持します。 ①今後販売される新車の購入者からのみ、のケースでは、既販車ユーザーのうち、将来新車を購入しない者は一切リサイクルコストを負担しないことになるという、(案)の中で指摘されている懸念点がある。 ②すでに販売されている車のユーザー及び今後販売される新車の購入者、のケースでは、自動車ユーザーすべてがリサイクルコストを負担することとなり、公平な扱いとなる。リサイクルコストの一部を、自動車保有段階における毎年のコストとして徴収することも可能である。この方法であれば、車両年数が増えればリサイクル要件が厳しくなることになり車両の減価償却がされる一方でリサイクル費用の積み立てがこの減価償却を相殺する構造となる。 iii) 徴収した費用の使い方 リサイクルコストは車両がELVになった段階で判明するため、①「費用を徴収した車自体」のリサイクル費用に充てる、使い方をGMは支持いたします。 上記i) からiii) すべての点を考慮すると、GMとしては、(案)に示されている＜E方式＞が最も望ましい方法であろうと考えます。ただし、条件としては、自動車ユーザーから、その車両の保有段階において毎年ユーザーからリサイクル費用を分割方式で徴収できるということが挙げられます。	企業	261
	自動車を保有している自動車ユーザーから分割方式で毎年リサイクルコストの徴収が行えるのであれば、(案)の中で提示されている＜E方式＞が最善の方法であると考えます。車両登録を期にリサイクル費用が発生することとなり、ELV処理のためのリサイクルコストを車両登録の初年度より徴収し、年々車の原価償却、リサイクルコストに応じてリサイクル費用の調整を行うという方法があると考えます。	企業	262

分類	意見内容	区分	意見番号
3. 費用徴収	費用徴収に関しては、これまで不法投棄、不適正処理が起こった事実と照らし合わせて考えると、排出時、排出者からという費用授受のあり方に原因の一端があったと考えられます。したがって、日本ELVリサイクル推進協議会の会員からの回答では、「新車購入時」あるいは「新車・中古車購入時等の任意の時点」という回答が多数を占めました。しかしながら、使用過程車からの徴収は対象が保有台数全体に広がることや、システム構築が複雑になると思われることなどから、合理性に欠けます。 これに比べて、新車購入時の徴収は「支払い者の負担感が相対的に低い」、「徴収が確実」などの理由からきわめて実行性の高い方法と思われます。公平性の問題は、新車に付加されたリサイクル費用が、順次中古車の評価に反映されることを考えると、いずれは全使用者の負担に平準化され、不公平が解消されると考えられます。 したがって、費用の徴収方法については日本ELVリサイクル推進協議会としてはF方式に賛同いたします。 また費用の使い方では、新車購入時に徴収された費用を、その時点で発生するリサイクル費用に充当することに賛成です。	団体	263
	徴収方式は、<F方式>を支持する。（やむを得ず支持する） 理由 ①徴収しやすい。 ②現状の解決に役立つ。 ③自車充当方式は一見公平であるが、10年先の状況など約束できるものではない。	個人	264
	「リサイクルシステムのイメージ（叩き台）」の図によれば、ユーザーが負担する処理費用は、自動車メーカー・輸入事業者が徴収し後日解体事業者・シュレッダー事業者に支払われる方式になっているが、現在の自動車メーカー・輸入事業者が今後10年安泰に生存するとは期待できない。それ故、仮りに自動車メーカー・輸入事業者に徴収権を認めるとするなら単年度処理を考えるべきである。即ち、下表の例示の方式の中ではF方式とし、その年度の新車購入者がその年度の全廃車処理費用について応分の負担をする方式とすべきである。その場合にあっても、自動車メーカー・輸入事業者には廃車処理費用の区分経理・管理責任・支払いに関するルールを設定し、監査制度は確立しておかなければならない。また、当年度の費用を精算して翌年度の徴収費用の金額を決定するルールも決めておかねばならない。 自動車メーカー・輸入事業者が万一廃業・倒産・合併した場合の区分経理資産が何らかの責任機構に引継がれる制度も考えておかねばならない。 F方式においては、中古輸出車・盗難車が生じた場合のユーザーとの精算をしなくても済む。F方式以外では永久抹消登録時に処理費用を支払うD方式を除いて、中古輸出車・盗難車が発生した場合に旧オーナーであるユーザーに徴収費用の返還精算をしなければならず、事務処理がなかなか厄介になる。 D方式では解体証明書を添付して永久抹消登録の申請が受理される制度にしなければ、不法投棄が防止できないことを考えるとF方式が一番簡明で推薦に値する。 自動車メーカー・輸入事業者以外の者が徴収・管理責任・支払いに応ずる制度とする場合は、自動車メーカー・輸入事業者が徴収する場合よりコストが低くなければ支持されない。 F及びD方式以外の徴収方式では、長期に管理し適正な支払いが期待できる信頼すべき機関に処理費用の徴収・管理責任・支払いを委ねなければならない。 徴収費用の金額が販売される新車の車種別に適正廃棄処理のコストを反映するよう格差を設けることは、大変難しい問題ではあるが自動車メーカー間、輸入業者間の競争を生むので是非実現したい。 その実現には公正な策定機関を設けなければならないが、「I．基本的な考え方　4.」（4頁）に述べた機関に同じで可とする。 F及びD方式以外では、使用済み自動車の廃車時点における現実の解体処理費用と払込んだ予定解体費用との間に差額が生じた場合は、膨大な量の追徴・返戻事務が生じるのではないか。この場合には精算しないと決めることは可能であるが疑問	団体	265
	F方式に賛成。長期的には受益者負担の原則に則り、車検制度とのリンクなどを想定して、ユーザーがその車の使用期間に応じた費用負担を行うべきでしょう（それがひいてはユーザーの意識向上につなげなければならないとも考えます。）が、新しいシステムをスタートさせる初期段階では、消費者に最もわかりやすく、かつ最も実現可能性があり、また基本的考え方にも記されている不法投棄の抑制に効力を発揮することが期待できる「新車価格上乗せ方式」が妥当と思います。	個人	266
	A～F方式において比較した時、私達はより実現可能性を重視し、コストが一番かからないF方式を選んだほうがよいと考えました。A、B、C、Eの自動車充当方式は、費用の算定の困難性はもちろんのことその費用の長期管理に大きなコストとリスクがかかると考えられます。また、D方式の場合の排出時点での回収する方法は、不法投棄が起きる可能性がある点で良くないと考えられます。 F方式で現在の各メーカーのELVの処理料金を新車ユーザーから徴収します。これによって、徴収金額の算定は容易になります。メーカーは廃車を無償引取し、処理料金の徴収を年金方式とし、自車の処理料金を限りなく低くしようとすることを考え、リサイクルが容易な設計をするインセンティブが与えられます。また、再資源事業者に料金を支払って処理を委託するよりは自社で処理したほうが安いという結論が出れば、メーカーが積極的に静脈産業に参入したり連携したりする可能性もあります。それによって、市場競争原理がますます働くでしょう。 もちろん、F方式にもメーカーの倒産、将来の売れ行き不振、輸入車の問題などがあります。これに対しては、既存の「自動車リサイクルセンター」などを発展させた第3社機関の設立が望ましいと考えます。この第3者機関に国産車は各メーカーから輸入車は輸入業者からその処理費用の一部を徴収しプールして倒産などの緊急事態にも対応できるようにすれば良いと考えます。	個人	267

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	以上を総括して引取者に求められる登録 認定の条件を提案いたします。 なお長くなりますので提示した理由は割愛とさせていただきます） ① 引取者は長期的な継続性を維持できる法人であること ② 引取者は使用済み自動車の受入に際して環境に負荷のかからない保管設備を有すること。 ③ 引取者は解体行為において発生する可能性のある環境負荷に関して必要充分な知識を有していること。 ④ 引取者は管理票およびそれに順ずる管理帳票の管理および報告にあたり円滑な処理が出来うる体制を有していること。 ⑤ 引取者は安全に関して危機管理能力をもち、火災および地震等による災害防止策を常に維持できること。 ⑥ 車両の保管に際しては届出を行った敷地内のみとし、自社管理地所であれども保管は原則禁止とする。 ⑦ 引取者は再資源化事業者に対して、廃自動車の適正処理が行われているかなどを確認し、随時指導などを行えなければならない。	企業	1
	関係者の役割分担に 引取り者」がありますが、廃車による環境悪化が発生しないよう、引取り者の登録基準には、 不法投棄や不適切な処理に関わった場合は登録を取消す」など、罰則も設けて頂くことを提案致します。	個人	2
	放置車両問題を回避するためにも、引取者に対して保管規定などを求めるのはどうか。	団体	3
	メーカー、保険会社、個人などが直接シュレッダー会社に持ち込むことを禁ずる。自動車会社の廃自動車置き場の台数の制限は約20台として塀をすること。	団体	4
	使用済自動車の引取者として登録する為の要件として、事業者に負担となるような要件は避けていただくと同時に、道路運送車両法に基づく認証工場は、全て登録ができ引取者になる方向で願いたい。 また、引取者は引き取った使用済自動車の保管場所に窮するため、引取者、収集運搬、処分事業者とのスムーズな処理システムをまず確立する必要がある。	団体	5
	国の定める登録基準」は、販売会社等の実態を踏まえた登録要件の設定を要望します。新車販売会社と言えども大手から中 ･小様々な事業規模があり、小さなエリアでのモータース的な規模の店もある 小型乗用車店、軽自動車店）ため、新たな設備投資の発生しない要件設定を願いたい。また、都市部の店舗では駐車スペースが少ないため、一律的に引取者＝全ての店舗ではなく、販売会社での選択の余地を残していただきたい。	個人	6
	引き取り者は自動車ユーザーからの使用済み自動車を適切なリサイクルルートに乗せる重要な役割を果たす立場にありますが，彼らの担保及び適正なリサイクルルートに乗せるための手段について記載がありません。 マニフェストも彼らが発行する物であり，彼らが例えば不法投棄をした場合は，追求が極めて困難になります。 したがって，引き取り者の担保を明確化し，使用済み自動車が100%適正なリサイクルルートに乗せることが可能な手段も明記すべきであると考えます。	個人	7
	基本的には関係事業者の役割分担を固定的に考えないこと 例えば、再資源化事業者が引取り者にもなり得る、その逆も可能ということ）が制度に競争原理を導入することになると思います。しかしながら、自動車リサイクルを巡る日本的な状況に照らせば、まづは既存の関係事業者間の役割分担を明確に規定して制度をスタートすることが優先されることも理解できます。 従って、 引取り者」、 再資源化事業者」の登録基準を決める際には、当初から登録資格に範囲の柔軟性を持たせておくことが競争原理を保障することにつながると思います。	個人	8
	引取り者の登録基準は、廃車保管スペースなど、廃車引取りの実際に則した要件を精査して内容を決定しないと現実に機能しなくなると思います。	個人	9
	引き取り者の責務としての、ユーザーと再資源化事業者との使用済み車の橋渡しですが、不法投棄防止の点で重要な意味を持っていますので、国や自治体によるある程度の登録基準の設定が必要であると思われます。	個人	10
	関係者の役割分担の中に 引取り者」がありますが、ユーザーから廃車を引取り、適切に処理できる業者へ流れるようにするために、引取り者の役割は重要と思います。 したがって、引取り者としての要件を定めた登録基準を設けるとともに、一定期間毎の審査により更新するシステムとしたらいかがでしょうか。	個人	11
	ナンバーの無い車は認証番号の無い業者、個人、鈑金業者、外国人、ブローカーなどに販売しない。 廃自動車を排出する業者は、出荷伝票を発行する。	団体	12
	引取者がELVの登録抹消状況について登録事務所に確認できるシステムとすべきと考えます。	企業	13
	支障除去責任」は、先ず、一義的責任のある再資源化事業者の環境負荷防止要件に規定すべき。引取者は、所定の要件を満たしておれば免責となる明確な設定を願いたい。	個人	14
	引取者以外の事業者から引取者への 取次要件」の具体的規定を要望します。例えば、一度に大量の搬入防止ルール、自走困難車両の搬入ルール等	個人	15
	一般人に ELV＝難儀な粗大ゴミ」という理解を得ることの重要性を冒頭強調したが、これは、自動車メーカーの指導や庇護のない中古車専業店や一般整備工場に対してもあてはまることであろう。 例えば、首都圏のある県の中古車販売協会に、千葉県の新興解体業者が、積み地の自治体の収集運搬業許可及び、自社ヤードの自治体から中間処分業、又は、収集運搬業 積替え保管含む）許可いずれかを保有していないにもかかわらず、無料回収を提示、その県の中古車販売協会の加盟店は一斉に、 面倒くさいことがタダになった。」とその新興業者に切り替えたことが昨年あった。ELV排出事業者が、解体事業者が取得すべき許可内容を正しく理解しなければ、このような事は繰り返し発生するのではないか。 自販連に属さない、中古車専業店及び一般整備工場向けの啓蒙は焦びの急と言えよう。	団体	16

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	中間報告で、従来型リサイクルシステムを阻害する主たる要因として指摘しているフロン・エアバッグ・ASRのうち、前2者はその方法の選択肢は少ない回収・処理であるが、ASRはその方法の選択肢が多いリサイクル・処理が中心である。また、ASRは前2者に比べて量も多いので、ASRのリサイクルシステムの成否は、新たな自動車リサイクルシステムの成否を決定するといっても過言ではない。 ASRのリサイクル・処理は、熱回収、金属を中心とするマテリアルリサイクル、有用物回収後の残渣の処分等と何段階にも分けて行われる。このようにリサイクル・処理が多段階に行われる場合には、従来型リサイクルシステムに見られたように、リサイクル・処理の実施およびその高度化の役割を担うべき者が特定されないために、回収しやすいところだけリサイクルしたり、あるいは費用が適切に配分されなかったり、ないしは賄われなかったりし、その結果、不十分なリサイクルや不適正処理がなされたり、再資源化率が停滞することが懸念される。 このため、ASRのリサイクルシステムには、 a) ASRが適切なリサイクル・ルートに乗ること b) 適切なリサイクルの実施が確認できること c) リサイクル・環境負荷発生防止の費用が適切に賄われること d) ASRリサイクル事業者に求められる取組み内容が明確化されること e) ASRのリサイクル・処理実施過程での環境負荷発生防止、有害物拡散防止、安全性、効率性を担保しつつ、リサイクル・処理の高度化、埋立て処分量の極小化を図る 等の要件を具備する必要があり、そして、そのためには、次のような施策が必要であると思料する。 ⑴ ASRリサイクル事業者の役割の明確化 ASRリサイクル事業者についても、自動車解体事業者・シュレッダー事業者と同様に、再資源化事業者として、制度上の位置付けを創設するとともに、製造事業者等からのASRリサイクルの引受け義務、製造事業者等へのリサイクル費用の請求権を明確に定めるべきである。 ⑵ ASRリサイクル事業者の取組み内容の明確化 ASRのリサイクルは、単なる減容を目的とした熱回収から、積極的な熱利用、有用物の回収、有用物回収後の残渣の再資源化・処分まで、多岐にわたるとともに、その方法も多様である。 このため、リサイクルの内容と水準を明確にしておく必要がある。 ⑶ ASRリサイクル事業者の登録制の導入 適切なリサイクルを実施し、その実施を確認できるようにするため、国又は地方公共団体によって、ASRリサイクル事業者に制度上の地位を賦与する必要がある。 ⑷ ASRリサイクル事業者が登録を受けるために具備すべき条件の設定 ASRリサイクル事業者は、多岐にわたるリサイクル・処理を多様な方法で行うとともに、リサイクル実施過程での環境負荷発生防止、有害物拡散防止、安全性、効率性を担保しつつ、リサイクルの高度化、埋立て処分量の極小化を図る必要がある。 このような状況の中で、リサイクル費用の適切な配分、リサイクルの高度化のための適切な役割分担を行うためには、一貫処理は不可欠である。 このため、登録できるリサイクル事業者は、⑵で示される入口から出口までのリサイクルの内容・水準を一気通貫で達成できる、単独の事業者あるいは予め提携した複数の事業者に限られるべきである。	団体	17
	今後の自動車リサイクル技術開発も視野に入れた場合、リサイクルシステムのイメージの中で、解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者の機能を一括分担する事業者（再資源化事業者）の定義が必要である。WARCはASRを発生させる事なく使用済み自動車のリサイクル及び適正処理を自己完結させており、自動車解体、シュレッダー、ASRリサイクル機能を持った再資源化事業者と位置付けられる。従って、WARCのようにASRを発生させる事なく使用済み自動車のリサイクルまたは適正処理を行っている事業者にもASR処理費を支払うのが妥当であると考える。	個人	18
	リサイクルシステムのイメージ（叩き台）別表1で「ASRリサイクル事業者」の定義をASRまたは自動車に使用されている樹脂・ゴム・ガラス類のリサイクル事業者として欲しい。 本案の主目的は使用済み自動車を適正処理する事により、環境負荷が小さく（リサイクル率の向上含む）、持続可能な社会的システムを構築する点にあると考える。 かかる中で、将来のリサイクル率95%達成を視野に入れた場合、使用済み自動車の樹脂・ゴム・ガラス類をどうリサイクルするかが大変重要なポイントである事は本事業関係者の共通した認識である。 樹脂のリサイクルの形態として大雑把に以下のようなケースが考えられる。 (1) シュレッダーダストとした後、燃焼させ電気エネルギーなどへ変換する。 もしくはシュレッダーダストを減容・固化・乾留リサイクルする　等。 (2) 使用済み自動車から樹脂を直接回収しリサイクルする。（マテリアル、サーマル　等） (3) 使用済み自動車に取付けたままでリサイクルまたは環境基準内で処理する。 今後(2)(3)の処理形態が増加する事も予想され、それらに対応できる枠組みが必要だと考える。つまり、ある基準を満たしてASRまたは樹脂類をリサイクルまたは環境基準内で処理する事業者にはASRリサイクル事業者と認定し、リサイクル又は処理を委託し、ASR処理費または適正な処理費を支払うとした方がリサイクル等が促進されると考える。	個人	19
	「再資源化事業者」の登録基準づくりにあたっての留意点 自動車解体工場は、都市計画法や建築基準法では工業系以外の用途地域では建設が認められていない。しかしながら、廃棄物処理法では用途地域要件が許可要件となっていないため、市街地や住宅地での操業に上記①のような問題があるにも関わらず、これまでは許可を出さざるを得なかった。 こうした矛盾を解消するため、本市では独自の判断により、平成13年4月以降、工業系用途地域に立地する以外の事業者には使用済み自動車の収集運搬業の許可を出さないこととする一方で、既存解体事業者をエコタウン地区に移転させる誘導策をとっている。 そこで、登録基準づくりにあたっては、既存の法制度と整合性をとりながら、街づくりの観点を基準に盛り込んでいただくとともに、地域の実情に応じた基準の運用が行えるものとしていただきたい。	自治体	20
	次に、これら登録基準は、構造基準等も大事ですが、単にこれを満たすだけではなく、実際に適正処理を行ったかどうかの実施要件的なものも設定すべきと考えます。	個人	21
	リサイクル業者の統一化が必要ではないかと考える。 いくら消費者が費用負担をしたとしても、実行するリサイクル業者の姿勢や経営方針などで、大きな格差が発生することも予想される。リサイクル業者に対して、いかに作業工程を明確化させ、その作業が確実に実行されているか、政府が管理する、又は、自動車製造メーカがリサイクル事業を責任持って管理するなどの施策を打ち、確実にリサイクルが実行されるようにすることが必要と考える。	個人	22

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	・自動車解体業者の登録基準は、環境に負荷を与えない最小限の設備と、適正な処理を確認できるシステムに裏付けられるべきです。 ・設備基準については、原則的には廃掃法上の施設要件が妥当と思われますが、解体事業者は市街化調整区域内での立地が多く、都市計画法の制約を受けることが多くあります。環境負荷が発生しない範囲で弾力的な運用をすべきではないでしょうか。	団体	23
	1、公的認定基準については現行 廃棄物処理法」に定めた 構造基準」を目安とすべき。そのことによって、すでに莫大な投資をして 収集運搬積替え保管」の許可を取得した自動車解体事業者を保護すべき。 2、現行 収集運搬講習」に代わる 自動車解体事業者講習」制度を 財)自動車リサイクル促進センターなどにおいて検討すべき。 3、公的認定については先述の 使用済み自動車適正処理協力協議会」県当局、メーカー、ディーラー、整備事業者、解体事業者、シュレッダー事業者等で構成)などが行うべき。 4、自動車解体事業者が歴史的に保有し、新たな産業を創造し得る技術、技法を正しく評価するために 日本型マイスター制度」を導入すべき。公的認定基準をクリアできずに自動車解体事業から撤退を余儀なくされる事業者をこの制度によって保護することも可。	団体	24
	登録基準」については、①施設、設備 ・装置要件 ②適正処理作業要件 ③仕事の管理要件の3分類で作成され、法令化されることが必要である。 ① ・② ・③とも、 事前選別ガイドライン」(平成7年 厚生省)をベースに 使用済み自動車 リサイクル ・イニシアティブ」(平成9年 通産省)の内容も加味し 登録基準(案)」として運用を開始してはどうであろうか。 (4) 登録基準」の施行に関して注意すべきは、①基準の開示および②法令の制定から施行迄の間に準備期間を設定することとである。①の開示については、地方自治体が事業者の方に周知できるよう工夫すべきである。 また、②について現状では 事前選別ガイドライン」等の内容に合致している事業者は多くはないこと、投資も含めた段階的な整備等も必要と思われること、自治体の確認もそれなりの期間が必要であることから、1～ 3年程度の準備 経過措置期間を設定すべきと考える。	個人	25
	登録認定基準においては長期的継続性はもとより以下の要件だけは組み入れていただきたいと考えています。次世代への配慮、環境に対するより深い取組みを前提に下記要綱を参照していただきたい。 なお長くなりますので提示した理由は割愛とさせていただきます) ① 再資源化事業者は長期的な継続性を維持できる法人であること ② 再資源化事業者は使用済み自動車の解体行為に際して環境に負荷のかからない設備を有すること。 ③ 再資源化事業者は解体行為において発生する可能性のある環境負荷に関して必要充分な知識を有していること。 ④ 再資源化事業者は管理票およびそれに順ずる管理帳票の管理および報告にあたり円滑な処理が出来うる体制を有していること。 ⑤ 再資源化事業者は安全に関して危機管理能力をもち、火災および地震等による災害防止策を常に維持できること。 ⑥ 車両の保管に際しては届出を行った敷地内のみとし、自社管理地所であれども保管は原則禁止とする。 ⑦ 再資源化事業者は付近住民との円滑な交流を行い、隣接する地主等の自動車解体の許可を有すること。	企業	26
	各役割の登録条件等に関しましては社会に要求される条件を兼ね備え、また遂行できうる試案を期待いたします。それら登録により再資源化事業者という名称が広く一般に認知され総務省の職業分類にも記載され、業種としての確立を推進するものになるような配慮をお願いしたいです。自動車解体業ではなく、使用済み自動車引取業 ・収集運搬業 ・処分業 ・再資源化事業といった呼称で業態がはっきりし、各業の相互の協力によりわが国の廃自動車問題を抜本的に改善できうる ジャパンモデル」の構築を期待いたします。	企業	27
	使用済み自動車のリサイクル ・適正処理の実施主体は従来、これからも上記三事業者は役割がはっきり分けられる。もちろん、解体とシュレッダー、シュレッダーとASRリサイクル等ニないしは三事業を兼業する事業者はあるものの基本的役割分担は分けて考えるべきであるし、登録制度にしても、このところを識別して要件を決めるべきと考える。	企業	28
	過去に不法投棄で逮捕されたり、近隣に迷惑をかけ、世間を騒がせたような事業者は認定しない	企業	29
	ASRのリサイクルを実施し埋立処分量を減量する再資源化事業者の役割はこのシステムにおいて重要な位置を占めることになります。従って国の環境基準に準拠した資格要件を備えた事業者があたるべきであり、その確認の手段として登録 ・登録基準は重要な提言であると考えます。 多岐に渡る関係者をまとめるのは、一メーカーで出来るものではなく、社会的な強制力が必要であり、国の指導力に期待します。	個人	30
	・認定に際しては現行の許認可を考慮していただきたい。 ・適正な処理に必要な認定基準を全国統一の形で明示してほしい。現在の業許可のように地域性などが出ることは公平な競争とは言えないと思う。	団体	31
	環境保全を原点とした適正処理を推進するため、使用済み処理事業所運用システム設計認定資格者制度を設け、全国統一した処理施設が設けられるよう創設すべきである。 理由) 建築物を建設するためには設計士、書類を作成するには行政書士など、様々な国家資格を有する者の認定 作成)が、義務付けられている。このように、特に自動車には、様々な環境を損ね公害性の高い物が、含まれている物品にもかかわらず、何等の知識技術が無くとも、処理 ・取扱いが出来ることとなっている。 また、廃棄物として処理するに当り、その許可権限は、各都道府県並びに特例市などにまかされているため、まったく見解が、まちまちであり、このため、種々様々な問題が生じ、かつ、厚生省 元)が示した、事前選別ガイドライン等が守られていないのが実態である。 このため、こうした面での知識 ・技術者に資格を与え、建築設計士とは別に、システム設計資格者の認定でなければ、取扱処理申請 登録)が出来ないようにすることによって、最小限の環境保全が保たれるのではないかと考えられる。 なお、施設認定に当っては、三段階とし、 Aランク　1日使用済み自動車処理　10台以下 Bランク　〃　50台以下 Cランク　〃　51台以上 とし、それぞれの処理規模に応じた、施設 ・処理方式 ・機械設備等を定めることとする。	団体	32
	解体業者の登録条件をどのように定めるべきかの様ですが、我々が提示している各処理費用が、確実に確保できるのであれば、性能基準を基にした方がよいと思われます。	団体	33

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	現行法が要求する施設基準を満たし中間処理業者の資格を取得した解体事業者と何もせず依然として施設基準を満たしていない解体事業者とが併存している実態は整理すべきである。政策上現存する解体事業者を全て申請があれば登録を受付けるなら、冒頭にも述べたように解体事業者を「特級」と「普通」にクラス分けし、「特級」には何らかのフェイバーを与える制度とすべきである。 正直者が馬鹿を見る制度の運用では、いつまでたっても廃棄物処理の適正化は期待できない。関西地区の現状のように、法治国家であって法治国家でない状態を放置するのであれば、法を制定する意味が無い。警察力を活用した対処を考える必要があるのではないか。	団体	34
	解体事業者の工場や使用済み自動車の保管場所は、消費者一般に対して環境汚染源の一つであるかのような印象を与えているので、解体業界はISO14001に準ずる環境保全基準を設け、解体業者がこれに取組むよう自主規制すべきであろう。消費者の解体業界に対するイメージが改善されることが再使用品への信頼感・安心感の向上には必要である。	団体	35
	扱う車によって、工場の大きさ、コンクリートの厚さ土地の面積などを決める。また、もぎ取りにおいては、150坪以上の工場として高さも7m30cm以上とする。コンクリートの直さも50cm以上とし配筋も4段以上とする。重機の下には2700mm以上の鉄板を敷く。 基準に合った工場には解体士が居れば認証工場とし認証番号を与えて解体工場として認める。	団体	36
	解体する廃自動車、上限台数を決める。(500台とする)ディーラーなどの隠れ簑を防ぐためとする。 農業振興地域を解除した土地で15年以内の土地には許可を与えない。 許可を取得後不正に建物を立てたり、農地に車を置いて許可の時だけ奇麗にするだまして許可を取得した者を取り消す。	団体	37
	基本的には関係事業者の役割分担を固定的に考えないこと(例えば、再資源化事業者が引取り者にもなり得る、その逆も可能ということ)が制度に競争原理を導入することになると思います。しかしながら、自動車リサイクルを巡る日本的な状況に照らせば、まづは既存の関係事業者間の役割分担を明確に規定して制度をスタートすることが優先されることも理解できます。 従って、「引取り者」、「再資源化事業者」の登録基準を決める際には、当初から登録資格に範囲の柔軟性を持たせておくことが競争原理を保障することにつながると思います。	個人	38
	再資源化事業者が適切且つ効率的にその法的責任を果たすことを自動車製造事業者・自動車輸入事業者が確認できるよう、再資源化事業者の技術的能力を登録要件として検討すべきと考えます。	企業	39
	再資源化事業者の登録に加えて、自動車製造事業者・自動車輸入事業者が再資源化事業者の認定を行うというしくみの可能性も考慮すべきと考えます。	企業	40
	役割としては、「適正処理」「フロン回収などの環境負荷の発生防止」で必要十分であろうが、新たな登録制度が極めて難しい問題になるように思えてならない。一定水準以上の設備を有し、環境に優しい作業を行うという意味で、現行制度下、多くの解体事業者及びシュレッダー事業者は、産業廃棄物業の許認可を取得している。当然ながら、各社とも相応の設備投資しているのであり、新たな登録制度に対応するため、追加設備投資が避けられない状況に至れば、脱落する事業者も出てくるような気がしてならない。 また、最近、解体事業者に対して、フロンガス助成金が自動車工業界と通産省によって提供されたが、続けて簡易エアバッグ展開装置を提供いただきたい。	団体	41
	又、シュレッダー業者においては、受け入れた廃自動車リサイクル率、ダスト減量率の設定を行なう。それらを登録認定要件に組み入れる。	企業	42
	解体業者等からの不法投棄に対するより厳しい罰則の規定が必要である。 個人ユーザーとは別に、解体業者等による不法投棄がみられる。	自治体	43
	既存解体業者、シュレッダー事業者等の有効活用は当然必要と考えられますが　新聞等の情報を見る限り、全ての事業者で適正処理が出来るとは考え難いと思われます。適切に処理されたかを確認する管理システムが必要との提言がありますが、実際問題として能力、設備等の観点から現時点で評価をして、廃車が適正に回っていくだけの能力があるのでしょうか？もし能力が足りないのであれば、その基盤整備をまずやるべきではないのでしょうか？	個人	44
	リサイクル技術はある程度確立されてはいるものの、「採算性」の問題が足枷になっている。再資源事業者のリサイクル処理事業の基盤整備が急務→官民一体のインフラづくり	個人	45
	2)　再資源化事業者の役割 ASR発生量の削減に資するとの観点から必要な対応及び登録等と基準のあり方	個人	46
	ASRの引き取り条件 引き取り対象のASRはマニフェスト等により、当該車両のASRであることを明確にさせる事が必要です。 ASRは処理方法や水分の混入度合い等、様々な条件により重量や内容が異なる事が考えられる事から明確な条件設定が必要と考えます。また、引き取り場所や条件の明確化も必要です。	個人	47
	引取り条件については、再資源化事業所の役割り、社会コストのミニマム化等を踏まえ、引取り場所、性状等について一定の条件を付けるべきと考えます。	個人	48
	メーカーは3Rの主旨に鑑み、製品の情報を公開すべきである。	個人	49
	危険物質取扱い等に関する技術情報の開示を 今回自動車メーカーが「求めに応じて引き取る」というフロン、エアバッグはもちろんですが、使用済みLLCなどの取扱いについても焼却でダイオキシンが発生するとの情報も入ってきております。 是非「疑わしき物質は、自動車メーカーの責任において引き取っていただく」ことを改めてお願いしたいと思います。 また、自動車メーカーは、リサイクルに関する研究、実験を積極的に進めておられる、との報道によく接します。しかし、私どもが関わる解体技術についていえば、今から数年前、通り一遍のマニュアルを一回出しただけで、その後の情報は、全く流されておりません。メーカーが系列化を目指すというのなら別ですが、あらゆる車種の使用済み車の処理と取組む私たち業界にそれらの情報を流さずして「適正処理の促進」はないのではないでしょうか。「関係者の役割を促進」するためにも、自動車メーカーからの更なる情報開示を求めたいと思います。	団体	50

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	自動車のリサイクルは他の製品に比べて、大変リサイクル率も高くあまり問題にはなっていないと思っていましたが、この度の「新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方（案）」を見るにおよび、多くの問題がある事を知りました。 それによれば、関係者の応分の役割が明確に示され、大変良いと感じました。 特に仕事柄設計に関わる仕事をしていますので、「自動車製造事業者は、資源有効利用促進法に基づきリデュース・リユース・リサイクルという3Rに配慮した製品を設計・製造する役割を担うとともに、フロンや重金属などの有害物質等環境負荷発生の要因を可能な限り低減するよう配慮した製品を設計・製造する役割を担う」という内容には大変関心があります。従来のリサイクル法が資源有効利用促進法と改称され、2Rが追加される方向で間もなく省令が発行されると聞いています。3Rに対する配慮設計や環境負荷物質に対する配慮設計を自動車メーカーが行うのは当然のことであって、それの役割を担うと条項にあっても何の異存もありません。 我々は従来のリサイクル法にある「リサイクル性の事前評価」を開発車両に適確に実施する仕事も担っておりますので、その改訂内容には関心があり政令として公表されれば、その精神に沿って現状の評価内容に追加していかなければならないと考えています。自動車メーカーの役割の1つとして、配慮設計が必要との考え方には全面的に賛成で、それを促す法律も整備されているのですから文句の付けようが有りません。 但し、現在検討中の自動車リサイクル法の中に重複してこの面を取り上げると、設計現場での混乱が予想されます。この部分は、資源有効利用促進法に任せるとの姿勢で臨んで頂きたく要望します。	個人	51
	シュレッダーダストは、メーカーが自分の工場に引き取り、手選別で有価物を更に取り除く。そして、1年から2年後にシュレッダーを必要としない車を開発、生産する。 スペアタイヤを同様タイヤとする。 タイヤ模様は左右非タイヤの物を作らない。 ホイルの取り付けピッチをクラス別に共通化させる。	団体	52
	自動車製造事業者・自動車輸入事業者にELVリサイクルを推進し、リサイクル技術及び分離技術を推進する責任があります。その点で、自動車製造事業者・自動車輸入事業者が、製造及び輸入した車両部品の設計、リユース、リサイクルについては、再資源化事業者よりもより多くの知識を有している立場にあります。再資源化事業者に対する自動車製造事業者・自動車輸入事業者からの指示・ガイダンスがELVリサイクルの推進には重要となります。	企業	53
	今後も自動車の構造や素材が変化していくと思われるが、自動車リサイクルシステムがそのような変化に適切に対応することができるよう検討しておく必要がある。	自治体	54
	ワーキンググループの報告案は、ASRのリサイクル・処理並びにフロンとエアバッグの回収・破壊に関する実施状況を公表すべきと勧告していますが（報告案7ページ）、JAIA／ACEAは、実施状況をモニターする責任は全ての関係者が有するものと考えます。また、私共は、全ての関係者の代表者が2年毎にこのリサイクルシステムの再検証に参加する機会を与えられるべきことを提案します。	団体	55
	架装（リヤボディー）メーカーの責任追加 商用車は乗用車と異なり、架装物が搭載されております。中古並びに廃車時、その一部はシャシーから独立し架装物単独で中古商品として流通します。(例：シャシーは新車、架装物は中古の組み合わせ) 又、自動車製造業者からみて架装物は、大きく分けて部品と同様な扱いをするもの（これをメーカ完成車と呼ぶ）、自動車製造業者が関与せずに個別に使用者が購入するものと大きく二つあります。（乗用車で言うと、車購入後に町のアクセサリーショップで用品を購入し、付けるのに似ている） この為、使用者が個別に購入した架装物については、それを製造した架装メーカが応分の責任を負うべきと考えます。 従って、役割分担の中に自動車製造業者・輸入業者と同列の位置付けとして架装製造業者を追加すべきと考えます。または自動車製造業者に（含む、架装製造業）とすべきと考えます。	個人	56
	自動車製造事業者、輸入事業者の責任 トラックのリヤボディー（架装部分）は本体車両部分と別途に流通する割合が大きいことから、役割分担の中に自動車製造業者・輸入業者とともに、リヤボディーメーカー（架装製造業者）を追加する必要があると思います。	個人	57
	メーカーの責任 トラックの荷物を載せるリヤボディーについては、販売時にトラック本体（シャシー）と別個に使用者がリヤボディーメーカーから購入するケースも多く、また、トラック廃棄時にリヤボディーは廃棄されずに2代、3代と使用されることも多い。 従って、役割分担の中に自動車製造業者・輸入業者と並んで、架装製造業者（リヤボディーメーカー）を追加すべきと考えます。 マニフェストについても、本体とリヤボディーを分ける事が良いと考えます。	個人	58
	自動車輸入事業者の場合、どの時点の自動車輸入事業者が責任を負う主体なのか（つまり、自動車購入時点なのかELV時点なのか）明確に定義する必要があります。また、指定法人システムが適用される自動車輸入事業者の要件についても明確に規定されるべきと考えます。	企業	59
	3)　自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の役割 ASR発生回避処理事業者への費用支払い条件	個人	60
	サーマルリサイクルの定義が明確化されたものが見当たらない。「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」の中では｛エネルギー回収｝、自工会「自主行動計画」の中では｛熱エネルギーとして利用｝と記されているのみである。 環境基準内で、材料を直接燃焼させ原燃料として利用できる場合も（サーマルまたはマテリアル）リサイクルであると考える。	個人	61
	問題になっているシュレッダーダストを減らすためには、ダストの元となる樹脂やゴム部品を、廃車の解体の時に取外す必要があります。しかしながら、取外した部品を元の材料に再生するためには、解体して運搬し再生するのに大きな費用がかかるようです。 このため、部品を集めるルートもないようです。よって、樹脂やゴム部品のリサイクルはすぐにできるものではなく、いろいろ検討しなければならないことが多いと感じました。当面は、シュレッダーダストを熱に使うサーマルリサイクルとかを行うことが現実的だと思います。	個人	62
	ASRは、最近分別によりカロリーが落ちている一般廃棄物の助燃材として使えるのではないでしょうか。一般廃棄物との混焼を検討していただきたい。	団体	63

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	現在、樹脂部品のリサイクルは困難とされています。一番の課題は経済性にあります。解体、分別、運搬、再生等にかかる費用は膨大になりますので、再生材の価格はとてもバージン材並にはなりません。また、再生材は元の材料よりも物性が低下する傾向にありますので、用途が限定されます。しかしながら、循環型社会の形成にあたって樹脂部品のリサイクルを推進することは重要課題です。この課題は自動車のみならず、全カテゴリーの樹脂製品に係る課題であると思いますので、材料業界や行政の方も含め関係者全体で解決策を検討していく必要があると考えます。	個人	64
	LCAでの評価を基準にリサイクル優先順位を考えた場合、ほんとうにマテリアルリサイクルの方が優先されるのか不明確であるので、総合的観点での評価が必要である。	個人	65
	サーマルリサイクルの定義がよく分からない。 家電リサイクル方では、フィードストリックリサイクルをマテリアルリサイクルと位置付けているが、本当にそれで良いのか。定義を明確にして欲しい。	個人	66
	自動車は家庭電化製品との大きな違いは、ボテー、シャシー、ガラス、タイヤ、オイル、燃料、化学製品、非鉄金属、フロン、エアーバック、繊維部分、最後にASRと分別される部分が多いので、ひと括りにリサイクル券でどのように処理すべきであろうか分からない。フロンガスだけ先行させてよいものか、その仕切りも中央としては出来ては居ない。 当然のことながらリサイクルパーツとしてASRに至るまでに、必要とする部分はとりはずされて行くであろう。その辺の論議が不足して居ないか。	個人	67
	継続検討課題としてサーマルリサイクルの位置付けがありますが、材料（ウレタン、木材等）によってはサーマルが経済性等考えると良いと思われる場合があります。設備の整備と共に考え方の調整が必要と思われます。	個人	68
	この自動車リサイクル法では、リサイクルの定義が定かになってません。社会的に合意が得られていない状況で、自動車のリサイクル率を法制化することは問題があり、自主的な取り組みに任せておくべきです。例えば、自動車に限らず全ての製品は必ずその使命を終えた時点で廃棄物となり、それからリサイクルが始まります。製品の一部をリユースするのは、使用期間が長くなった事による資源消費量の削減であり、リサイクル率の中にどう計算するか、LCA的考え方も反映されて定義される必要があります。	個人	69
	シュレッダー事業者で極力ダストの分別を行い、当面サーマルリサイクル化の推進を図る。	企業	70
	現状解体させる自動車は約10～15年前の廃車が多くバンパーはウレタン,PP,内装品にはPVC,ABS,PP他エンジニアリングプラスチックなど様々な樹脂が使用されているのと、その年代（約10～15年前）の車両はパーツごとの刻印がなく分別が困難である。 バンパーのように解体が容易で単一樹脂製品はリサイクルしやすいが、一般的に塗装されている為完全なクローズループでのマテリアルリサイクルは決して容易ではない。 また、内装品に樹脂を使用されている場合が多いが、実際に自動車の内装部品を解体してみるとシート、ハンドル、インパネを外すのに約20分程度かかり、更にパーツごと樹脂単体にする為、金具等外す作業が必要となる。そこまでして樹脂を綺麗に分解、分別したところで、鉄、非鉄より販売価格が安価であり鉄、非鉄と比べて後加工（物性面、色差面）に手間もコストもかかる為、自動車メーカー、部品メーカーに再生材としてリターンすることは、コスト的に不可能な状態である。 自動車業界のコスト競争の中では、リサイクル材の使用は、逆効果であり自動車メーカーとしても積極的に使用したいが現実は厳しい状態である。 家電・OAなど手分解で容易に解体できる製品は、積極的にリサイクル材の樹脂を検討している。本年4月より施行される特定家電用機器再生商品化法の対象となるTVは、ブラウン管と樹脂カバーを容易に分離できる為樹脂のマテリアルリサイクルがしやすい例もあるが、殆どの樹脂がサーマルリサイクルされるのが現状。	企業	71
	リサイクルといってもある程度限度があります。高温で焼却する方法もあると思うが、焼却というのは許容されるのか？　許容されるとすればどの程度を考えていますか。（聞くところによれば欧州では　10%は許容すると言われているようですが）	個人	72
	リサイクル実効率等の定義を明確にすべきであり認証制度・モニタリング方法などの具体的な施策が全く見えない。また、モニタリングでリサイクル実効率が合格しない場合、どの事業者に責任があるのか分らない。各事業部門ごとにリサイクルの定義を明確にするべきである。また、法律を作るだけでなく、ASRを何年でどこまで削減するといった具体的な目標とそのために国が行なう施策・費用を明示して欲しい。	個人	73
	ASR処理を主体に考えるのであれば、国がリーダーシップをとって各都道府県に熱回収施設（有害物質対応）を整備し、エネルギー回収を中心に検討を進めるべきである。 マテリアルリサイクル優先というのは、非常に細かい部分の話しであり、ASR処理に対して最も効率的な熱回収処理を遅らせることになる可能性もある。もう一度、リサイクル定義を整理して欲しい。	個人	74
	国が定める適正処理及びフロン回収等並びにリサイクルに関する基準の考え方は、費用対効果を十分に考慮したものとして頂きたいと思います。	個人	75
	リサイクルイニシアティブによるリサイクル可能率の設定だけではなく、リサイクル実行率を管理するシステム作りをする必要がある。前段に記載した内容とあわせて実施すれば、自ずと最終埋立処分量は極小化される。	個人	76

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	1. 自動車のリサイクルでは、そのライフサイクル価値からリサイクルの意義と位置づけを行うことが必要だと思います。生涯使用エネルギーの約80%がサービス期間中に発生することを考えても省エネ設計、安全設計を可能にする材料選択が鍵を握っているのは自明ですが、同時にDFDの採用、リユースの拡大、リサイクルのミニマム化などによって資源生産性を高めることがが大切かと思います。つまり設計からの革新です。 近い将来、Product Sales からSolution Sales への移行を視野に捉え、デザインチャレンジによる脱マテリアルの推進に反映させたなくてはならない時が来ると思います。リサイクルから学び、設計に生かすことがポジテイブなフィードバックになるのではと思います。 リサイクルのみに注目し、それが目的になると、自動車の未来像というより現状改善像を示すことにならないでしょうか。 2. 北九州にはシュレッダーダストを発生させない企業（西日本オートリサイクル）があります。目下月間1000台の処理をしているそうですが、自動車メーカーの設計技師がしばしば訪れると聞きます。見学してみますと銅線からコーテイングを外す技術、外された有機材料を再利用する技術など完全リユース、リサイクルに挑戦している様子が良く分かります。シュレッダーダストゼロの思想が次々に技術開発野動機付けになっているようです。 3. 提案内容は現状のシュレッダー対策としては理解できますがリサイクル過程での省エネ、ゼロエミッションをシステムに折り込み、未来への指針を打ち出すことが出来れば、資源輸入国の日本が資源の使方で世界のリーダーになる道が開けると思います	個人	77
	「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」との関係はどうなるのか。 ASR処理を自動車製造業者に引取らせるのであれば、これまでのリサイクル水準は一度白紙に戻した方が、ASR処理の推進に繋がるのではないか。 特に、マテリアルリサイクル中心の定義で本当に良いのかを再考するべきである。	個人	78
	自動車のリサイクル／リデュース／リユースを促進するには、リサイクル判断基準の見直し及びリデュース／リユース判断基準の設定が必要であり、製品設計時の事前評価手順ガイドラインの作成を行うべきと考えます。	個人	79
	具体的目標値を入れる。（リサイクル率と達成時期） 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」の値でも可。	個人	80
	(5) 後述の「費用の徴収方法」とも関連するが、「関係者の役割」を明確にするうえからも、基本的な問題としてこのシステムが想定するリサイクルの具体的な内容や水準を明確にする必要がある。	自治体	81
	スケジュールや達成目標を明示すべき 自動車リサイクルを進める上での、全体的な廃棄物発生量などの環境負荷の削減のスケジュールや達成目標を明示すべきである。	個人	82
	自動車メーカの役割として、リサイクル設計の推進が謳われています。商用車ではその性格上、中古部品の使用は乗用車に較べて遙かに進んでいます。これから更にメーカ主導で中古部品の使用を増やすことは、少々問題があると考えます。新品部品と異なって、どのような使われ方をしたのか全く不明の中古部品では、その品質保証が重要な検討課題として検討され、ユーザ、メーカ間の合意が必要となります。基準となる考え方を先ず進めることが必要です。	個人	83
	自動車メーカが果たす役割の一つに、リサイクル設計が取り上げられています。商用車では中古部品の再利用が進んでいます。メーカが整備性の向上に努力してきたことが、取り外し容易な車になったからと判断しています。しかし、中古部品の再利用を法律で促進するのにはまだ問題が多いと思います。一番の理由は、どのような使われ方をしたのか全く不明の部品を、誰がどう保証するかということです。全ての中古部品がメーカを経由しないで取引されている状況では、新品同様メーカ保証は困難です。先ず中古部品に関する考え方の社会的合意の形成が必要ではないでしょうか。トラブルが発生してからでは遅すぎます。国は啓蒙活動を行って合意形成の推進をお願いします。	個人	84
	「有用部品市場」と「再生金属等市場」においては、部品メーカーと解体事業者およびシュレッダー事業者との“引き取り関係”を明快に構築しておくことと、各々の部品における品質特性での基準づくりや特定部品の指定等も策定する必要があると考えます。	個人	85
	中古部品市場の活性化 アメリカのように中古部品の市場をもっと活性化させ、REUSEを促進することで廃棄物を減らすことができます。そのためには中古部品の詳細な情報をインターネットで全国に発信する為のインフラ整備への援助や、エンジン等の中古機械部品に対し保険制度のようなものを設け、安全性を保証することが必要です。「情報の発信」、「低価格」、「安全性」、「安定供給」をクリアすれば必ず中古部品市場は発達するはずです。	個人	86
	4) リサイクルの内容 ・ASR発生量削減促進の考え方の織り込み	個人	87
	・資源の有効利用、廃棄物の削減には、「リサイクル」は基本的に有効と考えます。 ・しかし、真に有効か否かを十分検討することも必要だと思われます。 「回収し、運び、再生処理するマテリアルリサイクルに要するエネルギー量（化石燃料の使用）と環境への負荷」と「サーマルリサイクルにより得られるエネルギー量や環境への負荷」を比較評価し、個々の部品や材料に対し、リサイクルのあり方を木目細かく決めていく事が、最良のリサイクル計画に繋がると考えます。 ・性急にマテリアルリサイクル○○%、サーマルリサイクル△△%と決める事無く、日本の実状に適した、方策や目標値を決定されることを希望致します。	個人	88

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	a) マテリアルリサイクル促進のために 自動車リサイクルイニシャティブでうたわれているごとく、解体事業者レベルにおいて、リサイクル率が80%、90%と徐々に向上すると本気で信じていらっしゃるのは、多分お役人と産業構造審議会の学者さんだけでしょうね。 弊組合の中に何社かELVからバンパーの素材リサイクル実験に協力された会社があるが、どこも長続きしていない。その理由はコストが合わないからである。具体的に言えば、 1. 素材リサイクル側は、解体業者がその工場まで届けて、バンパー1本あたり500円を提示、 2. 解体業者は、バンパーを車から外して、更に、バンパーフェイス（プラスティック）とレインフォースメント（スチール）を分解するためビスを20本以上外し、そのあと、泥落しのため水洗い、ここまでで、約45分、時給をマクドナルド並みに800円で計算しても、人件費600円発生、これであちらの工場までの輸送費を足すと、700円アップ。 3. バンパーのバージンの価格を知れば、600円だって破格だとは思うが、利益の出ないことには手を出せない。 バンパーといえば、プラスティック部品で一番素材が明確に判別でき、まとまった重量（これでリサイクル率が計算される）のあるアイテムだから、バンパーの素材リサイクルが出来なければ、残りのプラスティック部品のリサイクルが促進されるとはとても考え難い。 聞くところによると、ドイツでは、樹脂部品のリサイクルにおいては、自動車メーカーは解体業者に次の2つの支援を実行しているらしい。 1. 各モデルの部位毎に、プラスティック種類毎に色分けした（例：PP＝赤、ABS＝黄）カタログを作成、解体業者に配布し、色分けしたお通い箱を提供。解体業者は、そのカタログを見ながら、プラスティック部品をお通い箱に入れる。 2. 自動車メーカーが、当該お通い箱の回収のため、輸送業者を手配、解体業者・樹脂再生工場間のお通い箱物流費用を負担。 これは、一例であるが、このようなシステム構築を各素材毎に行わなければ、イニシャティブの通りリサイクル実行率が向上し、90%を越えるとは到底考え難い。 また、部品取りの手間軽減のため、シルバー人材に依存するなど、工夫が必要であろう。 マテリアルリサイクルが進まなければ、シュレッダーダストとなる、非金属成分の回収が向上しないのは明らかである。	団体	89
	現在の不法投棄の対処に関しても、ユーザーは廃車諸費用をディーラーに支払っており、ディーラーは解体業者に依頼をしているはずです。そこからの流れがきちんとできていないのが現在までの問題点であるはずです。今後、処理費用を購入時に徴収しても、その車が廃車になるまでの経緯を、どのように行政がとらえていくのかがはっきりしていなければ、結果的には同じ事であり、根本的な問題点の解決にはならず、よい方法とはいえないと考えます。	個人	90
	家電で予測されている、リサイクル費用が販売の一手段になったり、値引き販売として使われるのは本来の趣旨から誤っていると思われる。明確な区分が必要である。	個人	91
	リサイクルの社会システムを構築する上で最も大事な要素の一つは、社会コストをミニマム化することと思います。この要素が抜けているとコスト高となり、結局は社会から受け入れられなくなりと考えます。今回、費用徴収方法等が様々な観点で示されておりますが、徴収した費用の運用・管理に係るコストの評価等についてあまり議論がされていなように見受けられました。今後の議論の中で特に運用・管理コストが最もかからない仕組みを考えて頂くことを要望いたします。	個人	92
	4月から家電関係もリサイクル法を実施することになり、品目毎にリサイクル費用が設定されていますが、その内訳がよくわかりません。自動車においてはその費用の使い道をフロン、エアバッグ、ASRと私達にわかりやすく示していただき、非常によいことだと思います。しかし、裏を返せば　それ以外の部分は今までうまくいっているからユーザーからの費用を使わなくても、これからもうまくいくのだという理想でしかないのではと心配でなりません。今までは、臨機応変に処理費を分配してうまく流せたものが、「これからは、そこにはユーザーのお金は使えない」と言ってうまくいくのでしょうか？	個人	93
	使用済みの車と言っても、まだ十分に中古として使えそうな車から、事故車でクシャクシャになった物や部品取りで禿山状態になった車までさまざまであり、車の状態によってリサイクル費用以外にも費用を請求できる仕組みが必要かと考えます。	個人	94
	少数ですが、メーカーにも費用の負担責任があるのではないかという意見がありました。特にエアバッグは、使用されないまま廃棄される車両が多くなるとみられることから、一方的に、全面的なユーザー負担にするのは片手落ちではないかと言う声が強くあります。さらに、アジ化ナトリウムのような毒物を使っていたことは、流通側、使用者側には知らされておらず、その処理責任をユーザーに押し付ける合理性はないのではないか、むしろリコールの対象としてメーカー負担で処理すべきだという意見がありました。	団体	95
	抹消登録制度と関連づけてリサイクル費用の支払いを抹消登録受付の条件にし、かつ現行の不法投棄車処理の枠組みも残して有効に活用すべきである。	企業	96
	・更に、引取者に課せられる役割の大きさ（ELV引き取り、引取証の発行、ELV保管、管理票起票・交付・リサイクル等の実施状況確認、ユーザーへの通知）を考えると処理のためのコストが発生するのは確実であるが、これらの処理費用は市況に左右される不安定なELV取引の中から充当されるべき性格のものではなく、リサイクルのために要するコストについては自動車メーカー・輸入業者に請求できるシステムとすべきである。 ・また、フロン、エアバッグの回収は整備工場において一般的に行われている現実を考えると、当該回収費用を引取者も自動車メーカー・輸入業者に請求できるとすべきである。	団体	97
	費用徴収の際、リサイクルに関する費用に加えて一定額の預かり金を徴収し、移転又は廃車の証明書と引き換えに預かり金を全額返金する（改めて新所有者から預かり金を徴収する）こととすれば（或いは、預かり金を徴収しなくても、移転登録の際に旧所有者に費用を返還し、新所有者から改めてその時点で算出した費用を徴収する）、移転登録及び自動車リサイクルのインセンティブとなる。	団体	98
	費用を徴収していない自動車は運行できないこととし（既販車には車検時まで経過措置を設ける）、費用徴収を登録事項とする、徴収証（ステッカー）を当該自動車に貼付するなどの措置により、履行を確認できるようにする。	団体	99
	リサイクル費用の配分をリサイクル化および適正処理の生産量に応じて行うシステムとし、自動車メーカーが、再資源化素材の利用を促進せざるを得ない制度を構築することによって、リサイクルおよび適正処理事業者間の競争原理が健全に働くものと思われる。	個人	100
	世界的な環境問題への対策が進む中で、地球資源の有効な利用と環境保全に関して先進工業国としての姿勢が問われている。工業製品の設計段階からのリサイクルを考慮した製品の登場が望まれる。その製品が廃棄される際のリサイクル率で、費用を設定して製品に乗せることが望ましいと考える。現状のリサイクルを十分考慮されていないものの廃棄時の対処は、不法投棄に対する罰則強化なども含む法整備を推進してかつ、廃棄費用の明文化【ガラス張り】にして国民の意識向上に寄与していく事を期待する。	個人	101

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	使用済み自動車の処理料は、解体事業者がそのときの相場でユーザーまたは引き取り事業者から受領し、メーカーはタッチしない。	団体	102
	現状スクラップ価格が低迷し、将来リサイクル率を向上させて行かねばならない背景の中にある。自動車リサイクルＷＧ殿または産業経済省殿は、厚生省ガイドライン、環境基準などを遵守して使用済み自動車のリサイクル及び適性処理を行った場合、再資源化事業の事業性が成立するか検証する必要がある。場合によっては、「ジャパン・モデル」が多くの自動車ユーザーや関係者の理解を得るために、再資源化事業のモデル的な採算性試算結果を公表する必要がある。適正な基準で算定して採算割れが生じている場合、その差額を使用済み自動車処理費として再資源化事業者に支給しなければ使用済み自動車のリサイクル及び適正処理は経済的に持続可能とはならない。	個人	103
	額については、リサイクルにかかる費用の多くは車両重量に比例するため、重量比例とするのが公平と言える。また、「環境にやさしい軽い車」を購入する動機づけともなる。	個人	104
	リサイクルに係る費用はどのような徴収方法であっても自動車ユーザーが負担することを考えると、徴収する者は、負担していただく方に費用の根拠等、しっかりとした説明をする責任があると考えます。今回示された費用徴収方法で特に心配されますのは、新車ユーザーから費用を徴収する場合、廃車になる10数年後の費用を明確に算出出来るか大変疑問に思っております。このような中、お客様が納得していただける説明が出来るのか大変心配しております。従いまして今後の議論においては、費用算定の根拠等が明朗に出来るか等についても配慮が必要と考えます。	個人	105
	商用車の場合には、シャシーの長さや車体の仕様（寸法・構造等）により、リサイクル費用が大幅に変動すると考えられ、それぞれについて価格表を設定する必要がある。 ・また、車体については、2世代以上に渡って使われる場合があることから、シャシーと車体は別々に費用の設定が必要。（と同時に、車体に識別記号が必要。） ・解体事業については、今後、車両側の設計対策及び事業者の推進意欲や事業の改善により、徐々に費用削減されるものと考えられるが、費用の設定については、新車が事故等により即廃車処理する場合もあることから、あくまでも新車購入時の技術レベルで可能な費用として算出する必要がある。 ・シュレッダーダストの埋立については、埋立処理場の逼迫状況から今後費用の増加する可能性があり、これについては別途算出し費用設定の必要がある。 ・上記2つの費用については、資金の使用者が異なり、費用設定から費用の支払いまで明確に分離明示する必要がある。 ・また、埋立処分場の状況や、解体技術進展等に伴い、必要に応じ徴収費用の見直しを要すると考える。	個人	106
	小生　原付を2年前　友達からもらいましたが、乗らなくなったので　廃車しようと思ったら、お金がかかるといわれた、処理費用は誰が決めるのでしょうか？またどのようにして検証できるのか、法律か制度にもとずいてキチッとやっていただかないと納得できないでしょう。そしてまだ使える部品もあるし　今の社会では使える物は再利用したほうが環境にやさしいのではないでしょうか、社会システムのなかで有用な部品、用品の流通又は再利用が出来る制度なりルールが確立されれば良いと思います。	個人	107
	徴収額については、リサイクルの考え方は重量に比例する要素が多いでしょうから、車両重量に比例した額とするのが妥当と思います。	個人	108
	費用徴収方法及び料金の算定方法について、特に算定方法を明確にして欲しいという点を最後に強く申し上げたいと思います。リサイクルに必要なコスト全体を洗い出した上で、リサイクルを促進するために必要なインセンティブ分を加えて、台あたりの料金を設定するなど、なぜ、その金額になったかを明らかにして欲しいということです。私自身もそうですが、一般市民は環境について必要で妥当なコストであれば支払うというマインドは高まっていると思います。	個人	109
	徴取方法について欠けてる点があります。リサイクルをする為の費用の金額が、どの程度、かかるのですか。それが、不明です。家電リサイクル法が、まもなく始まりますが、確か、洗濯機が2400円、冷蔵庫4600円です。では、自動車は、1台につき、お客様はいくら、負担しなければいけないのですか。金額をきちんと、提示をするべきであり、せめて、試算をするべきです。お客様は、盲目ではありません。そのあたりは、欠けてる点だと思います。	個人	110
	支払い料金の算定方法について エアバッグ回収費用の合理性について提言しましたが、私どもは近く損害保険業界の外郭機関・自研センターと協議の上、主要車種のインフレーター取り外し実験を進めることにしております。こうした結果の情報をご提供しつつ、適切な費用負担をお願いしたいと考えております。	団体	111
	エアバッグ処理費は合理的説明が必要 平成15年以降、エアバッグ装着の「使用済み車」が大量に排出されることが予測されております。現在でも、未展開のエアバッグ装着車が入庫してきておりますが、特に助手席側の未展開インフレーター取り外し作業は困難を極めており、これにかかるコストは想像以上のものがあります。自動車解体事業者に支払われる、とされる「必要な料金」が合理的なものとなるのかどうか、その正確な検証（第三者機関）を望むものであります。	団体	112
	国内全体でのリサイクルシステムの整備を含めて、かかる費用がどれくらいになるのかを算出していく必要があります。具体的な費用についてここでは何ら示されず、一台の車のリサイクル費用が算出されるのは非常に不透明です。自動車ユーザーにはその社会システムの構築のために一定の役割を担っているという観点から費用を負担する責任を持たせ、国内全体のリサイクルをより高度なものにしていく必要があると考えます。	団体	113
	その費用は廃車にする車の仕様たとえばエヤコン、エヤバック、重量などに応じて、算出され徴収されるべきとも考えます。	個人	114
	処理費用の額は国産、輸入車を問わず全ての車両で同額とする。	団体	115
	大型車～原付までランクを設けて、傾斜配分する。	個人	116
	リサイクル費用については、徴収方法の検討のみでなく、徴収すべき金額についても検討し、どの程度の金額を徴収する必望があるかについても明らかにすべきである。	自治体	117
	(2)-①で述べたように、徴収すべき費用は、貴説明書に記載されている「3品目引取り費用」プラス「事前選別ガイドラインに即した作業対価」プラス「ELV回収輸送費」の合計金額であることを先ず強調させていただくと同時に関係各位の同意を得たい点である。	団体	118

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	処分費用はユーザー全額ではなく、メーカーも負担すべきである。	個人	119
	企業の製造責任は商品の価格に転嫁することで、費用面の課題は改善されると考える。しかし、消費者側から見た場合、商品の購入価格として負担額が増大することにつながる。 従って、企業のリサイクルへの取り組みを着実に前進させるためには、車に対する税制面での改善を行い、政府・企業・個人がその負担を平等にすることが必要と考える。	個人	120
	環境負荷削減、リサイクル率向上のためには、新たな社会整備、設備新設等が生じると思われます。そのためには大きな経済的負担も予想され、公的援助を考える必要もあると思われます。	個人	121
	ASR、フロン、エアバック等をメーカー引取で有償引取を回復するとあるが、前項に記した様に引取者から自動車解体事業者に引渡される時でも逆有償となる可能性があるが、自動車解体事業者からシュレッダー事業者へ引渡される場合はASRを自動車メーカーに引取ってもらったとしても、回収運賃等も含めると逆有償となる可能性が強く、その場合の逆有償分をどこに請求することになるのか、従来は逆有償分の請求は、 シュレッダー業者→自動車解体事業者→引取者→自動車ユーザーの順で行われており、このルート又はこれに相当するルートは残すべきではないかと考える。	企業	122
	リサイクルが重要であるの認識は我々にも深まっており、これに法律で規制を掛けることには意味があると思う。 この中で私の希望はそれぞれの立場の者が適正な負担をすることを盛り込んで欲しいということである。 自動車メーカーは作る責任においてゼロエミッションカーの開発を達成することは勿論、販売しなければメーカーとして成り立たないわけであるから売る責任においてその費用の40%程度は負担をすべきである。 使用者においては、その利便性を享受しており、また自分達自身が生活環境を守る義務があり、その費用の40%は負担すべきと考えます。 そして残りの20%は国や地方自治体に負担を求めるべきであると考えます。それはなぜか？首都圏や都市圏においては公共交通機関が縦横無尽に発達し車のない社会も可能でしょう。しかし私が住む地方では公共交通機関が皆無に等しい。行きたい場所へ直接行ける路線がなく、あっても1時間に1本の便数、最終が夕方の17:00ぐらいで帰るにはタクシーが必要。これは国や地方自治体が一極集中を容認した都市づくりを行い、公共性を忘れ、収益のみに目をむけ利用の少ない路線の廃止を加速させたからである。昨今ではこれに規制緩和の名目で自由参入を許し、既存バス会社の経営を更に圧迫させ、収益改善のための赤字路線廃止にさらに拍車を掛けている。この様な状況で車を所有する以外に、外へ出掛けることさえ出来ない状況の地方があるのですから。まず、国や地方自治体が公共性に再度目を向け、自動車に頼らなくても利便性が得られる地方環境を充実することを考え、その財源は財政改革を行い小さな政府、自治体作りを行い、民間企業並みの歳出の削減を徹底的に行なうことが重要であると考えます。	個人	123
	自動車に関しては、使用する者も生活者であり、又、生活者もほとんどが使用者である。したがって、環境に関しての関心は同レベルであるべきであると考える。また、自動車の廃棄についても、同レベルの視点での関心が必要であり、非常に公共性の高い自動車においては、使用者に限らず廃棄費用を負担することが望ましいと考える。又、これまでなかった負担を使用者が行うことは、抵抗があるのも容易に想像できる。あわせて、昨今の経済不況についても考慮すべきであり、自動車の購買意欲を損なわせるような施策はとるべきではないと考える。したがって、今回の廃棄費用については、広く浅く公平に負担することが望ましいと考える。ただし、費用の設定については、適正かつ厳格に設定すべきであり、理解活動に力を注ぐべきである。	個人	124
	自動車では、大きさ、処分費それぞれが大きく、任意な費用負担は、不公平や不法投棄車両の増加を招くものと思います。 メーカー負担は一企業の枠を超え、産業、国境を超えた取組みが必要で、認識の統一がまず必要と思う。メーカーの小売に還元無き取組には反対だが、メーカー努力とコストの小売還元は必要であり、メーカー主導の結果、リサイクル資材の採用が進み処理は、良い方向での競争をもたらすものと考える。	個人	125
	低年式車使用のユーザーへの処理費の負担が大きくなり、放置車両の増大を懸念されているが今までの仕組み（最終ユーザー負担）が広く認知されてきており、PRが行き届くと、低年式車使用ユーザーは車輌購入時点で処理費負担を折込み済になる。ユーザーのモラルの問題であるが、どのような処置を講じてもやはり放置車は発生すると思われる。	団体	126
	費用負担者がユーザーであることから、想定しているシステムがワークするか疑問である。具体的には、費用は製造事業者とユーザーが応分に負担する仕組みが良いと思う。 このシステムを導入するのであればまず拡大製造者責任の範囲を明確にしてほしい。その上で、ユーザー負担の論理的な説明がなければ社会的に認知されないと思う。	個人	127
	使用済み自動車の運搬費用の負担の考え方について追加して欲しい　我々ユーザーが廃車にする際にデイーラーに徴収されている費用(1.5～2.0万円)の適正処理を実施している解体業者への適正還元をし、その流れが透明性のあるものにして欲しい	個人	128
	世の中には悪いことをする者がいるからなくならない。 放置自動車を発見して片づけるまでに日数がかかりすぎる。 手続きを簡素化してスピーディーに撤去すれば問題ない。 撤去、処理にかかる費用はリサイクル費用の徴収システムの中で考える。	企業	129
	フロン・エアバック・シュレッダーダストについては、処理費用が確保できる様に見受けられるが、その他の処理費用は何処からでるのでしょうか？ (1) 廃バッテリー、(2) 廃油、(3) 廃ラジエター液、(4) 廃タイヤ、(5) 廃ボディー（トラックの木ボディーやパネルバン等）	団体	130
	解体処理費用がユーザー負担になれば使用済み自動車は有価物となる。有価物としての値段は市場の実勢に委ねる。	団体	131
	自動車は輸送効率面では高いものではありません。マニフェスト制度や登録制度が厳格化すれば引取者と再資源化事業者の間では業務煩雑化を回避するために会社対会社の委託処理契約をベースに運用されることになると想像されます。この場合引取者は一般的に広域・多数の実排出拠点を有するため廃車運搬費用が大きな課題になると推定されます。市場原理との主張もあるかと思われますが両者（或いはユーザーまで含める場合は三者）応分負担原則とか負担限度などの考慮が必要だと考えます。	企業	132
	自動車ユーザーに求める負担が過重なものとならないよう、適正な費用負担でリサイクルシステムが機能するように考えて欲しい。 （自動車ユーザーは、現行の税制面でも二重に大きな負担を強いられている）	個人	133

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	リサイクルにあたって徴収する費用については、費用負担は最小限にしていただき自動車を持つ人が不満をもたないよう十分な説明が必要と考えます。	個人	134
	リサイクル費用には、コスト削減を図って下さい。お客様を大切にするべきだと思います。そして、国民の合意を得ることが大切であり、その為の努力を今後も、続けて頂きたいと思います。このような意見が、出てますとのことで、上げておいて下さい。	個人	135
	現在、二輪車の販売店は全国に1万数千店あり二輪車の販売、修理をおこなっている。現在ある体制を使ったリサイクルシステムの構築が最小限の費用で出来るのではないか。それには二輪車販売店の線引き　または認定制度の必要性もあり　今後ユーザーが販売店に使用済み二輪車を持ち込むことの啓発および広報活動と　販売店では持ち込まれた使用済み二輪車のマニフェストの発行と解体業者としての役割　（1、解体された物の再利用ルートの活用　2、廃棄される物の処理ルートへの引渡し）の義務付けが必要と思われる。	個人	136
	自動車リサイクルは地球環境を守るためにも促進していかなくてはならない社会全体の課題と考えます。その為にも不法投棄を防止するシステムが必要です。二輪車の場合、登録制度がないため、廃棄処理にのみ厳格なシステムを構築しても中古流通で二輪車が移動した場合に不法投棄される可能性があります。譲渡、中古売買、輸出で所有者が変わる場合も届け出を義務化するシステムが必要と考えます。	個人	137
	二輪車のリユースについて 二輪車は、中古車として東南アジアなどに輸出されているが、中古車としての寿命が尽きても中古部品として再利用されている事よりリユースと言えるのでは。考え方を明確にする必要があると思います。	個人	138
	二輪車のリサイクルについて 二輪車は四輪車に比べて構造が簡単であり、特別な分解組み立てマニュアルが無くても分解は容易であり、更に分解を容易する必要は無いと思います。	個人	139
	二輪車の適切な処理も 私どもは、主に乗用車、大型車の適正処理を行う事業者で構成されておりますが、近く二輪車の処理事業者及び二輪車用のリサイクル部品取扱い事業者団体も当協議会に加盟する予定です。そうした状況によりあらゆる車両カテゴリーにおいて、情報をご提供出来る体制を整えていきたいと考えております。	団体	140
	二輪車では登録制度がないため、四輪のように引取者を抹消登録制度に関連づけることはできないと思います。 二輪車の不法投棄を防止する意味でも、引取者はユーザー（排出者）に対し『引取証』を確実に交付を行い、再資源化事業者にマニフェストと共に車両をきちんと渡す責任を負うべきだと思います。二輪車の廃棄が散見される折り、歯止めをきちんとかけておいていただきたいと思います。	個人	141
	大型車については、今後検討すべき課題として提案に述べられている事に賛成します。商用車については、その特徴を十分検討して、このシステムの枠のなかで、それに適した内容を検討していくべきと考えます。	個人	142
	二輪車では自動車程大きなシュレッダー装置を使わない場合があると聞いております。よってシュレッダー業者は、解体業者より引き取る際前もって鉄、非鉄、プラスチックと分別する事を要求し、プラスチックは引き取らない場合もあるようです。 自動車の場合は、分別しなくても引き取り可能と聞いておりますので、二輪車もシュレッダー業者が全て引き取るような対応を考えて頂きたい。	個人	143
	（案）の対象車両は乗用車のみという理解でおります。二輪車及び大型車につきましては、リサイクルシステムの関係事業者の見直しをし、適切な事業者に法的責任を課すことが必要と考えます。乗用車における状況は早急に対処されるべきで、二輪車及び大型車等乗用車以外については、乗用車のリサイクルシステムに続いて検討されることでもよいと考えます。	企業	144
	費用を徴収したELVが下工程の判断で輸出されるケースでは、費用出費者へのフォローはどうなるのか。	個人	145
	2－4）ELVを海外に輸出するケース リサイクルの定義のなかに輸出は含まれるのか。日本なら廃車だが、海外へ出せば車体丸まま売り物になるというものであれば、海外への輸出が多くなる。輸出する、しないの判断はユーザー以外の関係業者になるが、その場合、徴収した費用の行方はどうなるのか。費用を支払ったが結局マニフェストの発行に至らなかった場合、ユーザーから徴収した処分費用はどのようにフォロー（還元）されるのか。	個人	146
	この段階で再販売する流れがありましたが、ユーザーが支払った廃棄費用はどうなるのでしょうか？ 例えば、国外に販売されるとしたら全くの無駄なお金になると思います。従って、多くの業者が需要の多い途上国を中心に輸出することを考えるのではないでしょうか？これでは諸外国から、日本はゴミを輸出していると指摘を受けることになるのではないかと心配です。又、リサイクル業者のところで適正に廃棄処理が行なわれているのを管理する団体も必要です	個人	147
	日本から海外へ中古車が多く輸出されているようですが、中古車として再使用されることは、立派な製品リサイクルであると思います。 しかし、輸出されている中古車には、日本では廃車にするしかない低年式車もあると思われますので、車両の排ガス性能等の状況によっては輸出先国への環境影響が懸念されます。また、中には盗難車もあるもようです。 したがって、中古車輸出の実態を十分に調査・把握していただき、リサイクルという観点に加え、中古車輸出全般をどのように管理するかという観点からの施策を講じていただきたいと考えます。	個人	148
	使用済み自動車が輸出されることに対しては、注意を払う必要があります。特に発展途上国においては、フロンが回収される可能性が低いのではないかと思います。従って、廃車処理された車両の輸出には慎重に対処できるような仕組みが必要だと考えます。	個人	149

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	自動車リサイクル法の制定については、輸出されている車両が気がかりです。日本国内での正しい処分、廃棄を監視することは努力次第で可能だと思いますが、海外に流出していく車両はどうするつもりなのでしょうか。聞くところによると、中古車の海外輸出の実態については把握されていないというではありませんか。 日本でその役割を終えた車が海外で有効活用されることは有意義だとは思いますが、排ガス、有害物質の垂れ流し、フロンの大気放出など、地球規模で環境に悪影響を与える車の実態がわからないというのは問題です。 自動車リサイクル法の制定にあたっては、是非、国の責任において廃棄車両の輸出実態をつかみ、それを踏まえて法制化がなされることが必要だと思います。	個人	150
	車両、有用部品のリユースに関しては、かなりの量が海外に輸出されてリユースされることとなると思われますが、それを定量的に裏付ける統計資料が存在しません。このような背景から、毎年海外に輸出される車両、有用部品のリユースに関し、少なくとも"輸出品目とその目的"に関する統計資料を整備することがリユースの実態を把握し、自動車のリサイクルの実施状況をより正確に把握する上で不可欠と考えます。 従って、車両、有用部品の海外輸出分についても、例えばマニュフェストによる管理も一つの手法として検討して頂くとともに、ユーザーを含め行政、車両メーカ、部品メーカ等が、マニュフェストにて、リサイクルの管理状況を確実に確認できるように十分検討する事が必要だと考えます。	個人	151
	車両、有用部品のリユースに関しては、かなりの量が海外に輸出されてリユースされることとなると思われますが、それを定量的に裏付ける統計資料が存在しません。このような背景から、毎年海外に輸出される車両、有用部品のリユースに関し、少なくとも"輸出品目とその目的"に関する統計資料を整備することがリユースの実態を把握し、自動車のリサイクルの実施状況をより正確に把握する上で不可欠と考えます。 従って、車両、有用部品の海外輸出分についても、例えばマニュフェストによる管理も一つの手法として検討して頂くとともに、ユーザーを含め行政、車両メーカ、部品メーカ等が、マニュフェストにて、リサイクルの管理状況を確実に確認できるように十分検討する事が必要だと考えます。	個人	152
	3)中古車の輸出に見せかけて、ELVを船上にて解体し、必要な部品のみ取り外し、ボデイなどをBalt海に投棄さるるとドイツから報道され、日本海にて、行われてるとの噂もある。これを防止するには、規制緩和に逆行の謗りあれど、所謂Meter逆戻しの防止のためにも輸出検査復活をするしかない。（以前は5万円以下免除であったが、全ての車を対象にすべきである。）所謂、A Pressについても、Basel ConventionのAmber List品目ではあるが、先々安心できるものではなく、慎重に規制する必要あり。	団体	153
	今後検討すべき課題として、使用済み自動車の輸出に対する注意を払う必要があります。地球環境の保護を考えた場合には、日本で廃車となった車両を海外に輸出することを規制することは、私たちの生活環境を守ることにもつながります。ぜひ、廃車処理された車両の輸出には慎重に対処できる仕組みをつくることを要望します。	個人	154
	最後に、今後検討すべき課題として、使用済み自動車が輸出されることに注意を払う必要があると考えます。地球環境の保護を考えた場合には、日本で廃車となった車両の海外輸出を規制することは、私たちの生活環境を守ることにもつながると思います。日本で廃車の扱いとなる車両は、最新車両の規制値と比べると、排ガスの状態や燃費も悪く、環境上良くありません。また、フロン等は、国内でも回収機が十分に普及しておらず、回収方法の検討がなされている状況ですから、海外、特に発展途上国においては、回収される可能性が低いのではないかと思います。従って、廃車処理された車両の輸出には慎重に対処できるような仕組みが必要だと考えます。	個人	155
	自動車として機能する事のない物も現行においては、中古車等あるいは鉄屑等の名目で輸出されている。 我が国の人件費・設備コスト面からすると、他国との処理コストを比較すれば競争力のない状況にある。とは言え、年間500万台の廃自動車が輸出される訳でもない。従って、廃自動車が輸出されるにあたっては、国内で適正処理コストを配慮した規制が必要である。	企業	156
	廃車された自動車が輸出されていると聞きますが、部品として再利用される以外は、輸出先でどのような処理がされているのか不明であり、とりわけフロンなど、地球環境に影響をおよぼす物質が回収・破壊されている可能性は低いのではないかと推測されます。そこで、廃車された自動車の輸出を制限するような仕組みづくりが必要だと考えます。	個人	157
	さらに、リサイクルにあたり、使用済み自動車の輸出に注意を払う必要があります。 地球環境の保護を考えた場合には、日本で廃車となった車両を海外に輸出することを規制することは、私たちの生活環境を守ることにもつながります。 日本で廃車の扱いとなる車両は、最新の規制値と比べると、排ガスの状態や燃費も悪く、環境上良くありません。また、フロン等は、国内でも回収機が十分に普及しておらず、回収方法の検討がなされている状況ですから、海外、特に発展途上国においては、回収される可能性が低いのではないかと思います。 従って、廃車処理された車両の輸出には慎重に対処できるような仕組みが必要だと考えます。	個人	158

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	国内での自己完結型リサイクル・システムの構築は国際間での廃棄物の移動を禁じた「バーゼル条約」の精神からも必要なことと思います。 そのような方向性・構造があってこそ、更に充実した信頼にたる自己完結型の処理体制が強固になるものと思います。 ASRにおける、最大の課題は自動車スクラップ屑の輸出にあると思います。 部品や、完全なるメーカー炉前品は別とし、それ以外のいわゆるシュレッダー材の輸出は禁止することが妥当と思います。 記憶に新しいところでは、フィリピン向けの「故紙を騙った医療系廃棄物輸出事件」などの国際問題化した事例があります。 医療系廃棄物以上に、個別に専用のマニフェストまで発行し管理しているものが、ほとんどゴミの除去無しに、否、もっと現実に近く言うならゴミの処理の方法として行われていることは信じられないことです。 今回の「廃掃法」改正で、輸出業者はマニフェストを自己で完結できるのに、他ルート業者はできず、全く同じ事を行っても管理費が増大しコストアップになります。 これでは、入り口と出口とで、すべてを数量化し把握するという今回の改正の大きな改正の目的が、スタート時点で崩れているのと同じです。 従いまして、先の事件のようなものは、今回の「廃掃法」改正をして、マニフェスト契約書の厳格な運営をしても、起きないとは思えません。 原因は、法の下の平等と言う公平さが欠けている点にあると思います。 適正に処理しようとしても、真の意味で競いあう土俵が違うために勝負にならないのです。 処理方法・処分地・処分費用は地域により異なるのは当然ですが、国内処分と言う前提がケースにより異なるようでは公平さに欠けている思います。 又、技術的な革新を行い、地元の同意を得たダスト処理のための諸施設の健全な経営のためにも尻ぬけは許さないような体制にして欲しいものと考えます。 この数年間、排出者・集荷業者・中間処理業者・処分業者の一連の処理の流れの中、取り分けシュレッダー業者を中心とする中間処理業者は、処理単価のアップ・処理場不足等で苦しみました。 この経験を無駄にせず、適正な国内処理を確立する御努力をお願い致します。	企業	159
	私が、最も懸念するところは、国内の自動車リサイクルの策定と決して関連がないとは言い切れないことで、国内で廃車された自動車が、海外に出ていくことです。特に、発展途上国においては、最終的な処理技術も備わっていない中では"放棄自動車"それも、廃棄物に相当する姿での放棄となると、地球規模での環境問題に発展していきます。 自動車リサイクルシステムの各々の当事者が、役割と責任を明快に果たすとともに、廃車処理された車両の輸出・国外持ち出し（生産品扱い等）には、国内のリサイクルシステムに加えて、慎重に対処できる仕組み・制度・法律の見直しも重要なテーマとして捉えなければならないと考えます。 自動車リサイクルのシステムは、循環型社会の形成という構造変革に沿ったもので、自動車関連産業や自動車ユーザーに的を絞った内容の策定だけではなく、広く国民的な理解・納得を基盤に据えての整備をお願いします。	個人	160
	使用済み自動車が輸出されることに対しては、十分注意をはらう必要があると思います。環境保護の観点から日本で廃車になった車両を海外に輸出することを規制することは全世界の環境を守ることにつながる。 現状、海外に輸出される車は仕様が古く環境上良くない。又、国内でも回収が十分できない内、海外とくに途上国においては回収される可能性が低いのではないかと思います。よって、廃車処理した車両の輸出には慎重に対処できるような仕組みが必要だと考えます。	団体	161
	自動車リサイクルの法制化にあたり、現在のインフラを活用した自動車リサイクルのあり方は無理無く廃棄車両の処分ができ、良い考え方だと思いますが、ロシアや東南アジアなどに輸出されている自動車（主に中古車）については、全く感知していないのではないでしょうか。海外での再利用は資源の有効活用という観点では好ましいと思いますが、日本で使えなくなったからといって、むやみやたらに海外流出させてしまうのは、いずれ、国際的にも問題になるのではないでしょうか。ここはひとつ、国がその実態を調べ、海外輸出される自動車についてのルールを定め、管理して行くことが必要ではないでしょうか。法律をつくり、規制してくのであれば、日本は環境問題への取組みを真剣に行っているという良い印象をもってもらえるようにすべきだと思います。		162
	ジャパンモデルのリサイクルシステムは是非構築して頂きたいが、地球環境の保護を考えた場合、日本で廃車となった車両や廃車前の車両が海外に輸出されることを規制する必要があると思います。フロンやエヤバックの回収機の世界的普及や技術的にもグローバルスタンダードを明確にする、発展途上国への指導支援に努力すべきとも考えます。	個人	163
	自動車の抹消登録システムとリサイクルシステムの連動を確保し、その中で、輸出車両の抹消登録の状況についての確認ができるシステムとすべきと考えます。	企業	164
	近年増加している輸出に対する制度設定も必要ではないでしょうか。現状での、国もメーカーも販売事業者も輸出量を把握できていない状況は、早急に改善すべき問題です。同様な意味で、再資源化事業者にも登録基準は必要でしょう。	個人	165
	廃車が輸出業者へ流れた場合、輸出されずに不適切処置されることはないでしょうか。 輸出業者へも引取り者に準じた登録基準の設定が必要ではないのでしょうか。	個人	166
	中古車の輸出業者は、経済産業省自動車課から許可番号を取得し、積出港内、または後方地に車輌置き場を設置して税関に書類を提示し盗難車か又は犯罪に使われた車輌でないかを調べ一ヵ月後の船積に税関も立会い手数料として1台なにがしの手数料を徴収することとする。	団体	167
	国外へ中古部品や再使用車として輸出をする時は、登録許可制とし、登録許可のもっている解体業者が責任を持って行なう事とする。こうする事により、盗難車の不法輸出もなくなると思います。	企業	168
	・「使用済み自動車の輸出事業者についても制度上の位置付け及び役割を規定する必要がある」ことに関しては、是非とも、制度化下さるようお願いいたします。 ・中古車の輸出に関しては、輸出台数を含め正確な実態が把握されていないと聞いております。輸出に名を借りた、廃棄物の越境や不法投棄等、不適正処理の温床となるのを是非ともさけることが必要と考えます。 ・このためにも、正確な輸出実態の把握と輸出事業者の、位置づけ、枠組み、法制上の制度化等を推進下さるよう、お願い致します。	個人	169

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	日本で廃車となった車両の海外輸出については、その国の経済状態その他の実情と照らし、柔軟な運用をすべきと考えます。100%リサイクルできれば別ですが、そうでない限り、資源の有効活用という視点から、日本では廃車となった車やその部品でも必要としている国、地域はあります。同時に排ガス、燃費、フロンの回収等の問題もありますので、現実に沿ったルールを決め、（裁量ではなく）柔軟な運用を希望します。	個人	170
	廃棄物処理に関する関係法令強化に伴い、規制逃れを狙って廃自動車をプレス機で圧縮固形化した、いわゆる「自動車プレススクラップ」の輸出が近年増えています。しかしこれらは、「鉄屑」という「商品」として輸出されているのではありますが、現実には内部に多量のごみ（本来廃自動車に含まれていなかったゴミ、又は処理に困った廃タイヤ等）を入れたまま固められ、外部からは見えない様にされているもの、いわゆる「アンコ」と称されるものが非常に多いのが実態で、何かの折に国際問題としてニュースになりかねない大きな問題をはらんでいます。通常30%程度のダスト比率と言われるものが40%～50%ものダスト混入状態であることは、異常、意図的であると指摘されて当然であり、これが相手国で問題となった場合、輸出を容認した日本は国際的に大きな非難を浴びる事は必定です。まして輸出は、形としては「1トン500円」等、有価の表示をするため廃棄物の流れを確認する手段であるマニフェスト伝票のフローをそこで中断させる事になるため、当該車輌に係るASRが相手国に於いて本当に適正処理されるのかどうかについて自動車製造業者が最終処理まで監督責任を負うこととするという今回の『廃自動車リサイクルシステム』及び『廃棄物の処理に係る関係法令』の本旨を骨抜きにすることにもなり、更には、それが相手国内で不適正処理され新たな公害問題等を発生する事は無いのかという点で問題があり、国及び自動車産業界は、問題の多い『自動車プレススクラップ』又は『自動車Aプレス』の輸出に関し、これを禁止するなど強い規制を持って望むべきと考えます。	企業	171
	自動車は抹消登録後、①中古車として再登録されるもの、②廃車になるものがある。 ①については、中古車として日本国内で使用される場合は、その廃車処理について追跡可能だが、中古車として輸出された場合は、不可能である。そこで、盲点としてあげられるのは、中古車として輸出し、その輸出先の国内で、すぐに廃車にするという事が起きないかということ。 ②については、廃車のルートとして、発生後は以下の通りです。 A. 収集運搬事業者（レッカー車等、輸送に従事する業者） B. 解体事業者（中古部品販売の事業者を含む） C. 中間処理業者（プレス機、ギロチン業者、シュレッダー業者） D. 流通業者（国内外の商社・バイヤー等） E. 国内外の資源利用事業者（製鋼メーカー等の自動車から選別された各種資源を原料として活用する、事業者） F. ASR中間処理業者（選別、焼却・減用等のASRについて、何か特別の対策をしている業者） G. ASR処分事業者（該当するのは、埋め立て処分場のみです） H. その他自動車適正処理に必要な処理業者（フロン、エアバッグ、タイヤ、バッテリー等適正処理の出来る事業者） このA～Hの流れの中で、透明性のある適正処理業者をまず、見極めていただきたいと思います。そうしなければ、せっかくのASRの引き取り計画も「絵に描いた餅」になる可能性があると、 考えます。現状の問題点としては、本当にプレスの処理でいいのか？ギロチンで剪断された自動車を電炉に直接投入していいのか？自動車だけシュレッダーをかけれるのか？（他のダストが混入する可能性があるのでは？）、また、経済性から考えると輸出し国外で処理した方がいいのでは？ とか、その中で、もっともグレーな部分が多いのがプレスの輸出です。弊社の考えでは、プレスは輸出不適と考えます。なぜなら、異物混入の可能性が多いからです。国外に輸出する場合は、輸出規制（中古車を含む）、処理場の明記、検査等の日本国内の法律に照らし合わせた適正処理がなされていると判断される場合のみ、輸出可能にするべきだと考えます。 中古車を含むとしたのは、①でのべた、盲点をつく処理法が考えられるので、提案致します。とにかく透明性のある処理、適正処理業者を選定する方法がベストと考えます。	企業	172
	本当に環境の事を考え行動している事業者と、透明性のあるシステムを作っていただきたいのと、あくまでも経済性を考え、適正処理出来るのであれば輸出も可能との配慮をいただきたい。 例えば廃プラスチックは国内ではあまり使用されることはありませんが、中国では盛んにリサイクルされています。先に施行され失敗した容器包装等のペットボトルの事例でもあるように、受け皿がある事が重要と考えます。	企業	173
	海外への輸出車の環境負荷の配慮が欠如している。 現在、海外に様々な形態で使用済み自動車が輸出されるケースが増えていますが、輸出先の国で有用部品が取り除かれ、後に残った不用品の処理が確実に行われるかどうかが担保されず、またそういった対策に関して何ら触れられていないのは不自然です。 日本で「自動車リサイクル法」が施行されたことによって、国内の不法投棄が減っても、諸外国に流出する使用済み自動車が増え、国外で環境汚染を引き起こすような結果にならないように、十分な配慮をする必要があります。 海外への中古自動車や廃自動車の流出の問題も含めて、現在の使用済み自動車の流れが把握されていない現時点では、新車に上乗せして徴収した費用の一部を基金として第三者機関で担保し、日本の自動車リサイクルの質の向上と国産自動車の海外での不適正処理を防止するために使用されるべきだと考えます。	団体	174
	中古自動車が少なからず海外に輸出されている実態を踏まえて自動車リサイクルの円滑な推進を図る必要がある。	自治体	175
	日本で廃車となった自動車を海外へ輸出することは必要です。しかし、廃車となった自動車を何でも輸出するのではなく環境上問題無い廃車の規定を考える必要があると考えます。	個人	176
	ELVはどの時点から産廃扱いになるのか。"業の許可"の位置付け・範囲の規定を明確にされたい。	個人	177
	2－3)費用徴収に関するディーラーの業許可の位置付け 自動車リサイクルシステムのあり方について（2)関係者の役割分担に必要な費用をユーザーに求めることを前提として云々と記述がある。自動車リサイクルシステムのあり方について（3)費用負担及び費用徴集方法にはその計画の詳細が謳われている。この費用の位置付けとしては、あくまでも車の構成部品のうち3Rに該当しないもの（つまり廃棄物処分対象物件）についての処分費用であると理解している。この場合、実質ユーザーは解体に要する手間賃（？）と産業廃棄物の処分費用として所定金額をディーラーに納める。この瞬間、メーカー以降のステップに該当する業界は、金銭を受領して有価品が混在した"産業廃棄物"を収集運搬することになる。 今回検討される法案は多分に廃掃法とリンクさせることが望まれるが、そうするとそれぞれの関係各社には廃掃法に規定される『業の許可』取得が必要になる。すでに自主的に許可を取得する団体もあるが、その位置付け・範囲の規定には言及しないのであろうか。	個人	178

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	自動車ユーザー（排出者）が個人の場合、逆有償となれば使用済み自動車が一般廃棄物となり、廃棄物処理法を厳密に運用すれば自治体の処理計画に位置づけた上で、さらに解体事業者は産廃でなく一廃の許可取得が別途必要となる可能性がある。 こうした複雑な規制となればシステムの円滑な実施に支障が生じる懸念があり、事前に廃棄物処理法との整合性をとっていただきたい。 また、市内での排出実態調査によれば、使用済み自動車の引取りは個々では有償、逆有償の差があると思われるが、現実には数台一括で有償取引されている。 そこで、新たなシステムにおいては、引取者から再資源化事業者への車の引渡しの形態を明確にして、再資源化事業者に適正な処理料金が支払われるような仕組みづくりを行っていただきたい。	自治体	179
	ASRの引き取り条件が明確になれば、次ぎに問題となるのはシュレッダー事業者を含む再資源化事業者の間で、ASRが県境を越えての移動を如何に可能にするかと言うことになります。埋立処分では地方自治体での壁がありますが、再資源化ではこの壁が取り除かれて、適切に処理できる事業者が困らないような後押しの施策を、国は是非取っていただきたい。 自動車メーカーとしては、国内の至る所で車を販売し、下取り車を引き取っています。上記のように全国一律の対応でなく、個別の対応となれば厖大な仕事量の新たな発生となり、かえって混乱をもたらすものと推察されます。指定法人等の団体による統一的な取り組みを推進して頂きたい。	個人	180
	弊社は、銅製錬業を利用してASRの中間処理（焼却）を実施しております。銅製錬の工程を利用してASRを処理することにより、ASR中の金・銀・銅等の有価金属は高効率に回収され、スラグ成分は銅スラグとしてセメントの原料等に利用され、また可燃物は熱エネルギーとして発電を行っており、リサイクル率は100%と考えております。法的には中間処理ですが、実質は完結型のASR処理と自負しております。また排ガス対策にも万全を期し、排ガス中のダイオキシン濃度は規制値を大幅に下回っております。弊社のようなASR処理方法で処理量を増加させることが最終処分場を極小化させ、不法投棄を防止し、使用済み自動車を持続的に適正処理しリサイクル率向上に寄与するものと考えます。 しかし処理方法の如何を問わず、一律に廃掃法及びいわき市産業廃棄物処理指導要綱の適用を受けております。具体的には下記致しますが、環境負荷を増大させなく自動車リサイクルシステムの基本的に考え方に合致した弊社のような処理方法に対し、国及び地方自治体は制度に特例を設け、ASRの処理が促進できるようにすべきと考えます。 1. 処理能力の増加についての問題点 いわき市産業廃棄物処理指導要綱では (1) 処理能力を10%以上増加させる場合、原則として処理施設の敷地境界から概ね300m以内の住民100%の同意が必要 (2) 排ガス量・有害物質を増加させなく環境負荷を増大させなくても、新たに環境影響調査の実施が必要 となっており、100%の住民同意を得ることは実質的に無理と思われ、また環境影響調査には長期間が必要です。 従って、現制度では技術的改善を図りASRの処理能力を増加させることは不可能と判断致します。 2. 廃掃法第15条の二及び第15条の二の二（いわゆる構造基準、維持管理基準）の問題点 廃棄物焼却施設から排出されるダイオキシンの量を減らす為に、廃棄物焼却施設の構造、維持に関し細かく基準が定められていますが、弊社の様に既存の設備を使用して処理している場合、対応が不可能な項目が複数あります。実質的に法の趣旨に合致し又排ガス排出口におけるダイオキシン濃度が規制値をクリアーしていれば個々の基準は必要なしと考えます。	企業	181
	自動車リサイクル関連法の統合を望む 現在私どもが直面している、ある時は「自動車リサイクルイニシアティブ」に依り、ある時は「廃棄物処理法」に依る、というような事態が起きることのないよう、新「自動車リサイクル法」は、使用済み自動車の処理に関するすべての関係法律を集約し、『全ての使用済み自動車に関する総合的法律』として統合化されるよう強く希望するものであります。 また蛇足ではありますが、今日「廃棄物処理法」に基づき実務を行っている地方自治体では、その自治体によって法律の解釈を恣意的に行い、そのため、未だに希望する業の許可を受けられない業者がおります。新「自動車リサイクル法」においては、地方によって、その条文の解釈が自在（勝手）に行われることのないよう、玉虫色を避け、厳格・厳密な表現をお願いするものであります。	団体	182
	「収集運搬」及び「中間処理」の判定基準が都道府県毎に相違するのは好ましくなく、全国的に統一すべきである。	団体	183
	ELVを「廃棄物処理法」でも取り扱う問題点（「引き取り者・解体事業者の「登録」制度を例に） 実効性のあるシステムの成立を阻害している1つの要因として、ELVが市況によって（基本的に）産業廃棄物と見られたり、そうでないとみなされたりすることがあります。大切なことは現在の産業廃棄物・一般廃棄物といったフレームワークでELVをくくるのはやめて、少なくとも解体段階まではELVはELVとして捉えるリサイクルシステムを作り上げるべきだと考えます。その際に引き取り者・解体事業者の「登録」には、各自治体による「産業廃棄物の収集運搬・積替え保管」の許可を前提とするのではなく、あくまでもELVの適正処理ができるか否かについて、ELV独自の登録システムを採用すべきでしょう。私は日本の自治体の多くが、ELVの適正処理に関する許認可をおろさせる水準には達していないと考えています。むしろこの登録システムこそ、財団法人自動車リサイクル促進センターが監督すべきものの1つではないでしょうか？また、登録の前提条件として施設のハード面以上に、具体的にどのように解体作業が行われているかというソフト面のチェックを頻繁に行い、不適正な処理を行ったものは市場から退出してもらうシステムを導入すべきでしょう。この点、環境省を交えてのいっそう建設的な議論が期待されます。また、国土交通省との間でも不法投棄を予防するための登録・抹消システムとのリンクに関する実効性ある議論を、早急に進めていただきたいと思います。	個人	184
	道路運送車両法、廃棄物処理法等、現行の法の整備と一体化を早期に図って頂きたい。	団体	185
	登録制度については確実な運用が望まれる。 廃棄物処理法と重複するが、整合性を保つことが重要と考える。特に引取り業者は多くの権限を持つ可能性があるので、業務違反については罰則等の明示を行い、定期的な認定確認も必要と考える。	個人	186
	幸い自動車は登録制度があり、ナンバーを返納しても最終所有者が確認できると思いますが、原付自転車の場合は最終所有者の確認はできないのではないかと思います。市町村との連携により現在の仕組みを改良し、不法投棄を防止する観点から、まずは最終所有者が確認できるシステムをお願いしたい。	個人	187

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	自動車の抹消登録手続きは解体事業者の証明を必要とする制度とすること。 現在、抹消登録手続きが不明確であるため、わが国で解体処理された台数すら統計数値がなく、実態が把握できない状況である。ナンバープレートを返還し、中古車として再販する目的の車両には、ナンバープレートはなくても小額の自動車税を課税することで中古車販売業者の責任を明確にするとともに、実際に解体されるものについては、解体事業者の証明をもって抹消されることにするべきであると考える。これによって、自動車静脈系の実態も数量的に把握することが可能となり、行政としての施策も打ちやすくなるものと思う。	個人	188
	道路運送車両法の抹消登録条項の改正を図るべきである。 （理由） 生産された自動車は、一般の商品と異なり、運行の用に供する場合は、同法に基づき、検査・登録と言う手続きが必要である。 また、その反面で、運行の必要が無くなった場合には、登録を抹消する手続きが必要である。 ところが、この抹消登録には2種類有り、15条は、完全廃棄処分した場合の手続きであり、16条は、再販を前提とした一時的な抹消登録手続きで運用されている。 注：道路運送車両法（15条抹消登録） 登録自動車の所有者が次に掲げる場合には、その事由があった日から15日以内に抹消登録の申請をしなければならない。 ①登録自動車が滅少し、解体し（整備・改造のための解体は除く）又は、自動車の用途を廃止したとき。 ＊この場合、解体業者の解体証明書の添付が必要となる。 このため、（16条一時的抹消登録） ①登録自動車の所有者は、その自動車を運行の用に供することをやめたときは、抹消登録の申請をすることができる。 となっており、使用済み自動車（廃棄自動車）の多くは、面倒な手続きをせず簡単な手続きで出来る、16条抹消により処理する結果となり、使用済み自動車の実態把握が容易でない。 つまり、廃棄車も再販車も同一条文に混在しているところに問題がある。従って15条は、「登録自動車が滅少し、部品取り又は、解体など、自動車としての用途を廃止しようとするとき。」とし、現行の処理事後手続方式から、処理事前方式に改めるべきである。	団体	189
	抹消登録の運用が、新システムの実効を上げる 従来、使用済み車の登録抹消は第16条適用が多く、再登録の方が遥かに多いという実情でした。今回の「自動車リサイクル法」制定の狙いは、まず「不法投棄の防止」にあると伺っています。15条適用で、しっかりと処理の方向付けを行うことこそ肝心と思われます。16条を生かすにしても、条件付きなど歯止めをかけるべきだと考えます。 これは国土交通省の役割範囲と思われますが、是非ご理解をいただき改定をお願いしたいと思います。	団体	190
	冒頭にも述べたように使用済み自動車の不法投棄を防止するには、厳正な事務処理を託せる機関に解体証明書の発行を認め、解体証明書の添付がなければ自動車の永久抹消登録はできないこととし、永久抹消しなければ自動車税の課税が停止しない制度とすべきである。 今日組織犯罪による自動車の盗難事故が激増しており、盗難車の輸出代金が暴力団の資金源となっている事態を防ぐためにも、使用済み自動車の現行抹消登録制度は改正さるべきである。	団体	191
	抹消登録手続は、道路運送車両法での別途検討となると思いますが、 ①現状の手続期間、約30日程度の短期間で実施可能な制度設計 ②ユーザーからの抹消手続代行は、引取者のみか、取次者も行えるのか。 ③抹消手続代行費用の徴収は可能とする。 等を今後、検討いただきたい。	個人	192
	自動車の抹消登録手続きは解体事業者の証明を必要とする制度とすること。	団体	193
	「現行制度との調整」に項に「道路運送車両法…など関連する制度において見直しが必要とされる事項」とあるが、現行の自動車登録制度上、所有者が変わった場合は移転登録しなければならないが、不法投棄された自動車については遵守されているとはいえない実態にある。このような移転登録せずに転々と所有者が変わる自動車の実際の所有者の確認は非常に困難であり、判明しないケースが多い。したがって、新たな自動車リサイクルシステムが導入されたとしても、実際の所有者が匿名で使用済み自動車を放棄できる状況が続く限り、使用済み自動車の放棄が完全になくなることはないとともに、自動車リサイクルシステムそのものの崩壊も招きかねないと考えられる。 したがって、このような所有者不明の自動車をなくすため、登録名義人を当該自動車の管理責任者とし、自動車税の登録名義人課税を制度的に位置付けるべきである。これにより旧所有者は名義変更の実施に強い関心をもつようになり、移転登録が促進される。実際には、登録手続きは取り次ぎ業者等が代行して行う場合が多いが、ユーザーが履行確認を行っているケースは少ないと考えられるため、ユーザーが手続きの履行を簡単にチェックできるよう、何らかの告知制度を設けるべきである。 また、一時抹消は期限付きの使用停止措置として、（減額のうえ）課税は続けることとし、期限がくれば、再使用か廃車かを強制的に選択させるなど、放棄に結びつく管理責任の所在の曖昧性が生じないようにする。 加えて、廃車手続きの煩雑さを解消するため、使用済み自動車の引き渡し先である引取者（仮称）のところでユーザーが廃車手続きを全て終えられるようワンストップ化すべきである。このことにより、引取者（仮称）が自動車リサイクルにおいてキーポイント的な役割をはたすことになると思われる。	団体	194
	ELVの抹消登録と、引取者へのELV受け渡しの連携が必要であると考えます。つまり、引取者が受け渡されたELVの抹消登録について登録事務所に確実に確認できるようなシステムである必要があります。	企業	195
	永久登録抹消については解体証明書等を添付することとされ、未然防止策がとられているが、一時登録抹消についてもその後の状況把握を行うなど不法に放棄されないようにすることが求められる。	自治体	196
	(4) 自動車ユーザーが整備されたリサイクルシステムによって適正に費用負担や引渡し等を行なうべきことは当然であるが、所有者と登録名義者が異なる場合があるなど、自動車登録制度との関連にも問題があると思われるので、これらについても検討する必要がある。	自治体	197
	使用済み自動車のほとんどが一時抹消であり、永久抹消となっていないこと、所有権が移転しても移転登録が必ずしも行なわれていないこと等の実態を踏まえて、使用済み自動車が確実にリサイクルシステムにより処理されることとなるよう、自動車登録制度についても検討する必要がある。	自治体	198

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	自動車リサイクルは、上述の自動車登録のほか、廃棄物・リサイクル関連はもとより、道路交通や道路管理等関連する行政分野が多岐にわたることから、これらの制度と十分な調整を行い、総合的な対策として検討を行うとともに、これらの行政を担当する地方公共団体の意見を十分に聴取すること。	自治体	199
	有害物質について、コメントします。 製品に含まれる有害物質の使用削減は重要課題ですが、自動車のみが重点的に論議されているように思えます。社会全体での有害物質使用削減を推進すべきという観点からは、全製品を対象に 使用抑制を図るべきであると考えます。他製品の業界においても有害物質使用削減の自主取組みがなされていると思いますが、全製品を対象にした包括的政策を提示されることにより、原材料、素材メーカーの段階からの削減計画の策定が容易になり、代替技術の開発が効率よく進むことが期待できます。また、量的効果により、代替化コストも低減できると思います。	個人	200
	循環型社会を達成するためには、資源の使用量削減と有効利用（リサイクル率向上）が重要です。リサイクル率を向上させるためには、有害物質の使用量が少なく最終処理に技術・費用がかからない材料を使うことが大切です。有害物質の少ない材料に切り換えて行く積極的な取り組みが必要と考えます。 しかし、バッテリーに使われている鉛を有害物質だからといって直に廃止することは不可能と思います。禁止ばかり決めることは、実効性に疑問があります。代替材料の調査、研究、開発も進めるべきだと思います。 今後、代替技術の有無や社会的影響の大きさも考慮し、含有量の制限など、きめこまかな議論が必要と考えます。	個人	201
	環境負荷物質の低減に対して意見を書きます。 自動車工業会および自動車メーカーでは、すでにリサイクル自主行動計画を出して、鉛削減について取り組んでおり、自動車メーカー各社のホームページによると成果がでています。 有害物質の低減に対しても、やみくもに使用制限するのではなくて、技術的な可能性を踏まえて、まずは自動車メーカー各社の自己努力に期待するのが効果的であると考えています。	個人	202
	環境保護はすべての命題に優先するテーマであり、法律同士の相互干渉によって外されるべきではないと思います。特に都市計画法による建築規制は、適正な処理を目指す、市街化調整区域内に立地する自動車解体業者の努力を阻害しています。	団体	203
	自動車のリサイクル設計につきましては、現在、旧再生資源利用促進法に基づきリサイクルの事前評価を行っており、それを資源有効利用促進法で定められたリデュース・リユースを含めた3Rに拡充していこうと考えているところです。丁度、近々判断基準が省令で定められるとのことですので、それを受けて事前評価内容の見直しに取りかかるつもりでおります。 私事で恐縮ですが、2年前に購入したパソコンのCRTモニターが先日故障し、修理に出したのですが、修理費用の見積もりを聞いて大変驚きました。修理内容はヒューズ交換のみで、その費用がCRTモニターの新品価格よりも高いのです。ヒューズは交換することを前提に設計すべき物と思いますし、そうしていればそんなに高い費用がかかるとはとても思えません。自動車の設計に関しまして、そのようなことがおきないようにしていかなければなりません。そのためにも、先程述べさせて頂いたとおり、3R配慮設計につきまして、資源有効利用促進法に基づき着実に実施していく所存でおります。 尚、このような状況下、自動車リサイクル法の中でリサイクルの配慮設計について具体的な枠組みが出来ると、資源有効利用促進法との整合等について設計現場での混乱が予想されます。今後の審議においてこのような現場での声をぜひとも反映して頂きたく、よろしくお願い申し上げます。	個人	204
	車を設計する立場として、その配慮設計に関しては十分な対応をしているものと自負しております。ところでこの配慮設計に関しては、既に資源有効利用促進法で判断の基準が固まったと聞いており、その上自動車リサイクル法の中で新たに配慮設計を取り上げることになれば、混乱が生じることが心配されます。新たな配慮設計については、この自動車リサイクル法の中に入れないようにお願い致します。	個人	205
	すべての関連法規の検討・調整がされるべきであり、新しいリサイクルシステムが実施される前に法規の調整・適用がなされるようにしていただきたいと考えます。	企業	206
	使用済み自動車の取扱・処理に関する現行の法体系を整理し、一体化を早期に図るべきである。 （理由） ・使用済み自動車とする場合には、抹消登録をしなければならない。（道路運送車両法） ・使用済み自動車の処理に当り、処理費を徴収すれば、廃棄物の対象としなければならない。（廃棄物等の廃掃に関する法律） ・使用済み自動車の処理に当り、有償の場合（部品取りと称し）は、廃棄物の対象とならない。（古物営業法） ・使用済み自動車の処理に当り、金属くず物件と称し有償の場合は、各都道府県の法令（条例）対象となる。（金属くず等行商に関する条例） など、様々な法令により関係行政庁の許可・指導を受け、企業経営をしているのが実態である。 こうした事から、環境保全・公害防止を目的とした厚生省・通産省（現、環境・経済省）が定めた「事業選別ガイドライン」更には、自動車用マニフェスト制度も充分に実行されていないのが現実である。特殊な商品である自動車については、統制・統一あるルールの基に取扱処理が出来る法律が必要である。	団体	207
	自動車リサイクル法は、これらの既存の法令・通達に示された自動車メーカーのリサイクル責任を集大成し、一本化した形で立法化されたい。	団体	208
	廃自動車についても「使用済み自動車」「廃棄物」「古物」という形で処理されている現状は是正さるべきである。1台の廃自動車に1円支払って有価物として処理しているケースもあって不明朗な取引が横行している。	団体	209
	国土交通省にお願いして、産業廃棄物処理法、以前から営業していた者に、建築物を認めて頂くようにする。 産業廃棄物処理業者は工業地帯とする。	団体	210

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	行政による 登録制度」化が規定されてたことを高く評価しております。具体的な登録認可取得要件は今後各地方行政により明確化されて行くものとは思いますが、これら事業者が立地する自治体間の認可要件における格差発生を危惧します。例えば再資源化事業者が複数の自治体から廃車を集荷するケースは多々あると思われますが個々の自治体により認可要件の格差があるとすれば市場原理によらない競争条件として影響が生じる上に安易な要件を持つ自治体への流入が助長されることになると考えられます。可能な限り公平・公正な、立地周辺住民からも理解の得られる登録要件を目指し、且つ認可手続の簡便 (1自治体による認可が他自治体でも追認可能)な制度を考慮願いたい。	企業	211
	2. シュレッダーダストを発生させない/最小化させる努力に対しインセンティブをあたえること。 リサイクル法の施行は、単なる理念の表明ではなく、実際に処理費等の莫大なお金が動く訳ですが、これらのお金の中に、単にフロン、ASRの不法投棄を避ける為の費用負担だけではなく、将来の方向付けをする、インセンティブとなるような費用負担をいれるべきと考えます。	個人	212
	現在、自動車に課せられている各種の税の使途を見直し、リサイクルのためのインフラ建設や自動車リサイクルシステムの運営に振り向け、ユーザーの新たな経済負担を最小限にするべきと考えます。	個人	213
	ユーザーは新たにフロン・エアバッグ等のリサイクル費用が増えるため、自動車重量税等何らかの法定費用の軽減化を図るべきである。	団体	214
	現在、自動車に課せられている各種の税の使途を見直し、リサイクルのためのインフラ建設や自動車リサイクルシステムの運営に振り向け、ユーザーの新たな経済負担を最小限にするべきと考えます。	個人	215
	また、リサイクルを行う工数や費用などを削減するための製造者側の努力も必要になってくるかと思いますが、これを行うための研究・開発は必要であり、自動車販売価格に跳ね返ることも懸念されます。ただリサイクル活性化のためには必要なことかから現在実施されている低燃費や低公害車に対しての税制優遇同様、低費用リサイクル可能車に対する税制優遇も併せて検討が必要ではないかと思います。	個人	216
	具体的な制度実行に当たって、より現場に留意していただきたい (マニフェスト制度を例に) 排出者責任の徹底と、より正確なリサイクル率の算定のため、ELVのマニフェストが改正されると聞き、地元福岡で鉄リサイクル工業会主催の説明会を拝聴しましたが、理念と現実が乖離しており、このような状態でマニフェストを導入するのは反対であると感じました。記載事項の多さと、正直に記入することの非現実性から、マニフェスト本来の意図である、適正処理の確認を最初から放棄していると感じるからであります。 (たとえばフロンの回収量を1台あたり何グラムか記入する欄があるが、この正確な記入が社会的に要請されているのでしょうか？それが適正処理につながるのでしょうか？ある説明会では 普通車は一律500グラム、軽自動車は300グラムと記入してください」との説明があったと耳にしましたが、この時点ですでにマニフェストはその役割を放棄したことになります。)また、自工会を中心にフロン回収・破壊システムが展開していますが、マニフェストでは市場の現実を考慮してか 再使用」を認める欄があります。将来の子孫のため、地球環境の保全のために、世界に誇り得るジャパンモデルを構築するためには、フロンの再利用を認めて良いのかどうかなど、現実を踏まえた個別具体的な現場での議論が重要であると思います。廃棄物問題に代表される環境問題の多くが、総論賛成、各論反対となる傾向があります。このため全体の基本的フィロソフィーが確定された後は、個別具体的な制度実行について、小さな問題だと看過しないで、1つ1つ地域の事情に考慮して議論を継続していただきたいと思います。	個人	217
	環境教育 自動車に関わる全ての人々に、もっと廃棄物問題に対する知識と危機感を与えることができれば、意識の面から廃棄物や不法投棄の発生抑制ができるはずです。自動車教習所でのさらなる教育、各静脈産業での定期的な集会等です。メーカーは資本力を生かして業界全体に廃棄物の削減をアピールしていく様々な手段をとる義務があります。政府の援助もできる限り行うべきです。	個人	218
	GMは、 案)で指摘されている措置はまさに、検討項目であると思っております。しかしながら、それらの措置を進めるためには、リサイクル目標と市場インセンティブのバランスをとり、各業界の競争と効率を確実にできるようにする必要があると考えます。	企業	219
	今の問題は最終処理段階の廃車価値があまりにも低すぎると言うことではないでしょうか。廃車になっても再利用可能なもので、資源として付加価値があれば処理費用は捻出できるはずです。今後の視点として単に処理費用をどう捻出するかと言う発想ではなく、冒頭示したような再利用のための開発や、処理の簡素化のための研究開発に力を注ぐことが重要ではないでしょうか。	個人	220
	ア)～エ)のなかに、再資源化技術の開発、実用化を受け持つ役割が見当たりません。 適正な処理スキームを持続するためには、合理的な技術で再資源化を図る必要があることからも、再資源化技術の開発、実用化を担当する者を役割のなかに組み込むべきだと思料します。	企業	221
	現在議論されている自動車リサイクル法が、今後の廃車処理・リサイクル技術の発展を阻害しないような柔軟性条項を加える必要があると思います。例えば、現在はシュレッダー処理が前提となって制度設計が考えられていますが、廃車ガラの直接処理技術によるASRフリーな方法も可能性があると聞いていますので、制度的にこのような技術開発の芽を摘まないで頂きたいと思います。	個人	222
	リサイクル技術及び分離技術の開発、改良において、行政が業界及び再資源化事業者を支援することが必要。	企業	223
	前述のように、自動車製造事業者においてリサイクルしやすい自動車の製造を一段と推進するとともに、リサイクル処理技術の研究開発などによりリサイクル事業の高度化効率化を推進する必要がある。	自治体	224
	使用済み自動車のシュレッダーダスト減量化のためのリサイクル技術開発と、その処理施設の早期実現を期待したい。 理由) 解体並びにシュレッダー業者等の話を統合すると、廃棄物処理に対する社会の関心も非常に高く、これらのダスト処理の埋める場所が少なくなりつつあること。更には、同じ埋めるにしても、容積・形態を変えなければならないこと。また、焼却をするのにも、ダイオキシン問題があり、十分な焼却が進まないこと。 などから、シュレッダーダストの処理は、処理費の高騰に留まらず、捨て場が抑制されかねないと心配をしていることである。	団体	225

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	対象とされている事業者の「自動車メーカー」というのは、通常アッセンブリー(組立)を行う完成車メーカーのことを指すと思われますが、実際に自動車の部品を製造している上流の部品メーカーや素材メーカーを含めて議論する必要があると思います。そういった上流の製造業者は、複数の完成車メーカーに製品を供給しているため横のつながりも持っていますし、その製品についての技術情報は完成車メーカーへ全部は開示していないはずだからです。 ご考慮に入れておく必要があると思います。	個人	226
	タイヤ、ガラス、プラスチック等今後のリサイクル率向上に寄与するアイテムに関して、素材メーカーの協力を取り付けること。	団体	227
	ASRのリサイクルという観点から、鉄鋼、鉱業、化学メーカー等素材産業の協力が不可欠と考えます。廃車ガラに含まれる銅成分を取り除くことによって鉄も高品位の鉄に生まれ変われると聞いています。まずは既存の廃棄物処理事業者や既存インフラをうまく活用することが、必要ではないでしょうか。ASRの処理技術としてはガス化溶融技術が有力視されておりますが、一部事業者が先行実施し、また、ASR処理事業に乗り出そうとしているところもあるようです。これらの事業者が将来に渡って処理量を拡大できるよう行政的な支援が必要ではないでしょうか。最終的にはサーマルリサイクルは避けて通れないと考えます。しかし、国内においてこのような施設の建設は非常に困難な状況にあり、国や自治体が音頭を取って共同の処理企業体を造るようなことをしないと進まないの ではないでしょうか。 サーマルの後には必ずスラグが出ます。従って、スラグの再利用化も視野に入れた処理設備の検討が必要と判断します。ただこれらの課題はシュレッダーダストに特有のものではなく廃棄物の焼却処理一般についてもいえることですので、自動車産業のみならず他の産業も巻き込んだ検討が必要ではないでしょうか。 この分野に対しては特に素材産業の役割は大きいと考えます。是非、素材産業を巻き込んだ対応の検討をお願い致します。	個人	228
	同様に、環境負荷物質の削減の課題があります。国民生活にとって重要な課題でありますが、自動車はリサイクルイニシアティブによって自主行動計画で取り組んでいます。大事なことは、それが素材産業の開発力に影響を受けていることです。組立産業の自動車メーカですから、関係者の全面的な協力を必要とします。当然他産業にも影響が出るので、産業界全体で削減か取り外しか経済性も含め議論して決める必要と思われます。	個人	229
	欧州の廃車リサイクル法では、技術開発が追いつかず、適用除外材料、部品の議論が続いていると聞き及んでいます。削減・使用禁止に至るまでには、素材産業メーカの多大なる技術開発の協力が不可欠であり、十分な議論を行ってからでも遅くないと考えます。	個人	230
	ASRの処理では、環境負荷物質が問題となっています。自動車メーカーとしては、環境負荷物質についてこれまでリサイクルイニシアティブにより取り組みを公表し、削減努力を積極的に進めて来ています。代表例としての鉛については、自主的な目標を掲げてその実現を推進しているところです。しかし、素材の性能向上、部品機能向上に使用されてきた経緯から簡単に代替できるものではなく、すぐの法規制では多くの問題を起こすと予測されます。EUの廃車リサイクル法では、自動車の安全な使用上、技術的側面からの様々な課題が議論されておりそのため、法規成立後も適用除外材料・部品等が未決の状況と聞き及んでいます。自動車メーカーだけの問題ではなく、素材を供給してもらっている素材産業まで遡って取り組む課題であるから、関係者全体の合意と協力が得られるような取り組みを優先すべきと考えます。	個人	231
	関連産業との提携促進を かつてオランダの自動車リサイクルの取組みを視察した際、非常に印象に残ったのが、各解体業者の敷地に配備された大型の鉄製のバケットでした。あるバケットにはガラスだけ、また別のにはプラスチック類だけ、シートの中のウレタンはそれだけが圧縮されて管理されていました。それらは満杯になると、提携している化学メーカーが引取りに来るというシステムでした。分別は大変なことですが、解体業者のレベルで分別を行うことにより、素材としてのリサイクルが可能になります。オランダでは早くから官民合同による自動車リサイクル機構(ARN)を設置し、ユーザーからの徴収費用で運営を行っております。ARNが率先して素材メーカーと交渉し、そうした道筋を付けているとのことでした。 今回の新しいシステムで自動車メーカーに望むとすれば、そのような素材メーカーとの連携プレーを是非積極的に進めてほしいと思います。	団体	232
	① 登録末梢制度を改訂して、廃車証明書およびマニフェスト票の控え等、使用済み自動車がリサイクルシステムに確実に組み込まれたことを証明する証書が無ければ、自動車税および自動車保険(強制保険)が解除できない仕組みを構築することが必要と考えます。 ② そのためには、関連法令の制改訂など関係省庁を含めた包括的な施策の推進が望まれます。	個人	233
	P 5の1,2行 「適正な処理へのインセンティブが働く仕組みとすることが重要」、「適切なリサイクルの実施が確認できること」 P10の 5行 「管理票の交付」 同29,30行 「引取車が引き取った使用済み自動車のリサイクル等が適切に実施されたことを確認できるような管理システムが必要である。」 とありますが 適切なリサイクルの実施を確認するには、現在の紙マニフェスト制度の見直し必要があります。紙マニフェストにおいては、1枚の紙に各業者が記入するだけなので、1台1葉のマニフェストしか使用出来ないがマニフェストを電子化することにより、途中から重量ベースに変更して登録することも可能になります。つまり、解体業者まで1台ベースでマニフェストを登録するが、ガラになった時点で重量ベースでELVを把握し、最終処分場まで適正処理を管理できます。マニフェストを電子化することによってELVになった時点から各業者はELVに関する様々な情報をコンピューターに登録しより効率的に管理出来ます。しかし、如何に効率的に電子マニフェスト制度を普及させるかは、今後検討すべき課題です。 また、「自動車リサイクル促進センター」に業者の定期、不定期検査機能を持たせることでマニフェスト通りの処理をしているかを監査するシステムが必要です。これらによって適正な処理をするという大前提のもとで各業者は生き残りのために競争し、適正処理へのインセンティブが生まれます。しかし、「自動車リサイクル促進センター」という民間機関にそういった企業を監査する機能を持たせることが可能か否かは検討すべきところです。	個人	234

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	解体事業者及びシュレッダー事業者の高度化支援の必要性 中間報告案において、「リサイクルの実施は既存のシステムの活用を基本とする」としているが、地域における現実問題として、既存システムに携わっている事業者の一部が「車両の野積み」や「油分漏れ」等により、周辺地域と様々なトラブルを起こしているケースが多い。今後、既存解体事業者が真に適正な処理を実現していくためには、移転用地の確保や解体施設・設備の整備という点を解決することが不可欠である。 また、管理型処分場といえども跡地利用の観点から比重の軽いダストを搬入させることには限界があり、ダストを選別し、軽いものを固化させる装置の導入がシュレッダー事業者に求められている。 こうした既存事業者は大半が中小・零細企業であり資金力が弱い反面、今後は適正処理を行うために多大な設備投資を必要とされるため、新しい自動車リサイクルシステムの構築にあわせて、政策的な支援制度の創設（主に施設整備に係る補助・融資・税制等）を検討いただきたい。	自治体	235
	高リサイクル率、高回収率を達成している主体には、リサイクル促進のため、財務上のインセンティブが適用されるシステムとすべきと考えます。	企業	236
	1. シュレッダーダストを発生させない/最小化させるという目標を掲ること。 もちろん、現状の大半を占める解体業者の現実を踏まえることも必要ですが、一方で進むべき将来の道として、シュレッダ-ダストを発生させないことを、明らかにするべきと考えます。	個人	237
	3. 解体処理のガイドラインを設定すること。 ペットボトルのリサイクルにおいても、指定法人の入札参加者選別の中に、リサイクル施設のガイドラインが含まれており、いい加減な業者が排除されるシステムが作られています。 自動車リサイクル法の場合も、最もリサイクルにふさわしい施設、プロセスは明示するべきと考えます。 このガイドラインがインセンティブの前提になると思います。	個人	238
	リユース＆リビルドという観点では、特に定期的な交換部品において解体事業者と部品メーカー、引取者と部品メーカー、ユーザーと部品メーカー等の関係においての、仕組みづくりも検討する必要があると考えます。	個人	239
	リサイクル部品の流通拡大がシステムの最適化につながる ここでお願いしたいことは、自動車メーカーによる純正部品番号の公開であります。現在私たちは、リサイクル部品検索の手段として車体形式や類別型式を使用しております。もし、純正部品番号を使用することができますと、部品の互換性等が極めて容易に行うことができるなどのメリットがあります。詳細のお願いは、別途正式にご提出したいと考えておりますが、リサイクル部品市場の拡大には自動車メーカーの理解が欠かせないものと考えております。	団体	240
	循環資源の再使用を活発化するためには、解体事業者が一致協力して再使用部品（リユース・リビルト部品）のコンピューター・ネットワークを自動車メーカーの協力を得て入力データをシャシー番号をベースに、部品名と部品番号を統一し、車種・型式・年式・色彩・部品状態（例えば外板ボデーパーツについては要修理時間によるA・B・Cのクラス分けを表示する。）を入力し、これに修理事業者や保険会社も参加することが必要である。現在修理業界に普及している機械修理見積りソフト（（株）自研センターが策定した修理時間を日本アウダテックス（株）がソフト化して販売している。翼システム（株）等もソフトを作成販売しているが、それらは日本アウダテックス（株）から（株）自研センターの修理時間の転売を受けて作成しているソフトである。）に再使用部品情報が入力され、新品OEM価格との対比がソフト上可能になれば、自動車ユーザーには歓迎され再使用部品の普及は飛躍的に向上しよう。 その際入力する再使用部品の価格は、地域的ないしは販売団体毎に固定価格とし、透明性を保つことも必要である。 更には上記コンピューター・ネットワークに現在検討中と言われる日本自動車車体整備協同組合連合会や日本自動車整備振興会連合会の自動車修理ヒストリーが入力されれば、有用性は一段と向上するであろう。	団体	241
	再使用部品の品質基準と保証は、販売団体毎に定め、ブランドの確立を競争させることが望ましい。	団体	242
	新品OEM部品にJIS規格が無いのに、再使用部品にこれを定めるのは理解し難い。もし何か作成するとすると、再使用する機能部品に品質点検基準を定める程度で済ますべきではないか。	団体	243
	行政としても、どんな障害が現時点であるのかはわかりませんが、規制を大幅に緩和し、 エンジンのみ車体のみの活用による、新たな中古市場の活性化をはかるなども思い切った対策として必要ではないでしょうか。	個人	244
	従って　本意見人は次の項目が制度として取り入れられることを要望するものであります。 【関係者の取り組みを促進するための措置】 再資源化事業者が、環境負荷を軽減する新規のプロセスで事業を行い、国または地方公共団体が、自動車リサイクルに関する技術開発に貢献すると認めた場合、自動車製造事業者・輸入事業者はASR処理費またはその事業内容に応じて適正なる処理料金を再資源化事業者に支払う	個人	245
	フロン、エアバック回収、リサイクルができにくい部品があります。そのあたりは、技術革新を致し、研究を推進するべきです。 自動車メーカーと自動車部品メーカーとの話し合いによるものだと思います。従来のように、殿様と家来のような上下関係で決めては、いけないと思います。話し合いだと思います。足りない時は、国立大学の工学部にでも、打診をするべきです。つまり、産学連携を図って、対処をするべきです。	個人	246
	取り外した様々な部品は、原料として使用していただける製造メーカーさえあれば、リサイクル出来ると考えます。よって、再生材の再利用メーカーを紹介・開発していただいたり、バージンもの使用に関する課税制度（環境税）や、再生品利用の優遇制度があれば、もっとリサイクルが進むと考えます。また、新型車開発の際にも、取り外しのしやすい設計、単一素材による部品開発をすすめることにより、マテリアルリサイクルの比率は益々上がるものと考えます。	企業	247
	本検討はASR処理を前提としたものであるが、“ジャパンモデル”としては西日本オートリサイクル㈱に見られる『シュレッダーレス処理』こそ相応しく、このシュレッダーレス処理を再資源化事業の一つとして認めていただきたい。（叩き台に付加願いたい）	個人	248

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	ASR減少へのインセンチブの意味から、他に比べ完成度が高い『シュレッダーレス処理』への評価（対価）を与えていただきたい。 ASR処理だけではなく、『ASR発生そのものを減少させる努力』を求める内容を付加願いたい。 『シュレッダーレス処理』もASRリサイクルの一手法として認定いただきたい。	個人	249
	1. 将来を見据えた『ジャパンモデル』に関する意見 新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方（案）』は、"今目の前にある問題"をどう解決するか、現状の処理業界の背景に基づいた考え方がなされていると理解している。大手自動車メーカーでは1997年頃から自主的に完全リサイクルに向けた生産活動を展開しているようで、その内容も一部公表されており、将来的には「適正に・徹底的に解体分別することで自動車のリサイクル率が完全に近い形でリサイクル可能』になる時代になると考えている。それこそが世界に類のない、業界の目指すべき"ジャパンモデル"の姿であり、"ダスト処分のあり方がジャパンモデル"ではないということである。 新たな・・・考え方』は自動車から発生するASR処理の前提のもとに各関係先の実態を踏まえて行われているものと受け取っている。最終処分場の有余年数・今後のELV発生量を考えたうえで、絶対量削減・減容化などASRへ触手を向けることは重要かつ意義深いものであるが、それを費用徴収という金銭的な視野で解決することがジャパンモデルというのか、である。金銭は処理の代償として支払われるのが前提で、金をやるから処理してくれ（金銭の前払い）式では、その用途に不透明性が拭い切れない。何よりもさきにモラルが必要であり、そのモラルの向上は取りも直さず適正処理へのインセンチブの与え方とリンクしていると考える。 適正処理という面では、『ASR処理責任の所在明確化』が、本検討会の一つの骨格を成していると理解しているが、一方で北九州の西日本オートリサイクル㈱に見られるような『シュレッダーレス処理』の位置づけについては、検討の中に触れられていない。このシステムは再利用パーツを徹底的に分別、つまりシュレッダー処理しないことにより自動車の殆ど全てをリサイクル可能にする極めて画期的なもので、言い換えれば、この産構審WG殿の検討テーブルを飛び超えた位置に存在し、自動車大国ニッポンにあって最も環境にやさしい、リサイクルを最重要視（廃棄物を出さない）した理想的なシステムである。であれば、この解体手法はASRリサイクルの一手法として認定されるべきであるし、ASR処理の方向付けとして金銭での解決では無く、メーカー・解体業者がシュレッダーレスを目指すような令の文面があってもよい。それが現実にマッチできない状況であれば相応にシュレッダーレス処理への評価（それに相応する価格配分より高めの設定）を定めることが正当ではないかと考える。 なぜならば、ASRを排出するものがユーザーから処分費用の恩恵を蒙り、逆に環境面で一歩も二歩も先を行くシュレッダーレス処理が何の恩恵も蒙ることなしでは、社会的道義的モラル向上へのインセンチブが業界に湧かなくなるためである。シュレッダーレス処理こそ自動車大国ニッポンが世界に発信すべきジャパンモデルであると思っている。	個人	250
	最近、機会があって北九州市若松区にある「西日本オートリサイクル(株)」を見学いたしました。その先進的なプロセスと環境保全及びリサイクル追求の努力は、今後の使用済み自動車処理の雛形として早急に確立し普及させていくべきものと認識しました。しかしながら、今回の中間報告(案)を拝見いたしましたところ、「解体業者＋シュレッダー業者＋ダスト処分業者」の機能を集約した当該会社の位置付けが極めて不明確であり、ASRを排出する一般のシュレッダープロセスのみが費用を受けられるように読み取れ、矛盾を感じます。ASRを発生させない努力は、環境保全と管理型処分場能力逼迫対策という観点から高く評価されるべきものであり、その努力への適正費用配分が実行できるような仕組みにすべきと確信いたします。	個人	251
	まず、ASR（シュレッダーダスト）そのものを減らすことが大きなポイントと思います。 北九州市若松区のエコタウン内にある、西日本オートリサイクル株式会社を見学したことがあるのですが、あそこでは、使用済み自動車から、ガソリン、冷媒フロン、オイルを抜いたあと、極力、部品をそのままでとりはずす（dismantle）することで、付加価値の高いままでリユースしようとされていま。ワイヤハーネスなども取り外したあと、車体をサイコロプレスに圧縮して、鉄のリサイクルにまわしてられるようです。したがって、ほとんど、シュレッダーという形の廃棄物は出ていないと思います。今回の貴WGの検討では、ASRまで含めた有償システムを考えておられるようですが、西日本オートリサイクル（株）のような、最終の埋立て処分の対象をミニマムにするシステムについてのインセンテイブが、考えられないものでしょうか。リユース、レデユース、リサイクルという3Rの精神からしても、ASRを出さないプロセスは、従来のプロセスにくらべて、特段の優遇をすべきと考えます。西日本オートリサイクルを見学した方々は、そのプロセスのすばらしさに感動して帰られます。ぜひ、この方法を広めていきたいと思います。特に、自動車の寿命がデザインなどの社会的寿命で決まっているとの報告書1ページの記述に同感ですので、使える部品は再利用するのが、地球全体の省資源にもつながると思います。	個人	252
	現在、使用済み自動車の処理プロセスとして自動車解体　→　シュレッダー処理　―　シュレッダーダスト処理　プロセスというのが一般的に知られております。 これに対してここで紹介するのは、最終埋立て処分量の極小化を図るプロセスであります。下記に示す工程によりシュレッダー処理せずに自動車をリサイクルするシュレッダーレスプロセス（「吉川方式」解体プロセス）であります。その特徴は以下のとおりです。 ⑴ 車体ガラをｼｭﾚｯﾀﾞｰ処理せずに直接製鋼にリサイクルするので、シュレッダーダストが発生しません。（非鉄部品類を徹底的に回収する事により、車体を製鋼で使用する事が可能となった） ⑵ マテリアルリサイクルに対応し、回収･ﾘｻｲｸﾙできる部品は徹底的に解体ラインで回収します。 （将来のリサイクル率95%達成も可能なプロセスと判断しています） ⑶ 環境負荷の小さなプロセスです。（ ⑷ 燃料、廃オイル、雨水処理設備など環境保全設備を充実しています。 基本的な考え方である　①　使用済み自動車のリサイクル及び適性処理　②　最終埋立て処分が極小化　に適したプロセスであると考えます。手前勝手でありますが、本事業関係者からも高い評価を頂いております。現に上記シュレッダーレスプロセスが存在する事のご認識をお願い申し上げます。	個人	253
	ASR（シュレッダーダスト）の引取り…本文p3 ダストの引取りをシステムに組み込んだことは高く評価できるが、市内の事例から言えば、すでにシュレッダーダストを出さずに解体を行う事業が実績を上げている。 最終埋立処分量の極小化を基本的な考えで示されるのであれば、こうしたシュレッダーレスの解体方式を評価し、かつ、リサイクルシステムのイメージの中にその存在を組み込んでいただきたい。	自治体	254

分類	意見内容	区分	意見番号
4.今後検討すべき課題	2.使用済み自動車のリサイクルにおいては、ASR（Automobile Shredder Residue）を排出する方法と排出しなくとも良い方法とがある．ASRを排出しなくとも良い方法によってより多くの自動車をリサイクルすれば、前記目標である「埋立処分の極小化」を達成することができる． 従って、経済原則である自由競争を阻害しない範囲内で、ASRを排出しなくとも良い方法によって多くの自動車がリサイクルされていくような方策を盛り込むべきである．ASRを排出しなくとも良いリサイクル法の開発奨励策を盛り込むべきである． 今回ワーキンググループ殿から出された、中間報告においては、ASRを排出する方法によって自動車がリサイクルされる場合についての法制化案が示されているが、前記、、が欠落していることから、将来にわたって禍根を残すことになる．法制化を考えるときには少なくとも数世代先まで、狙った目標の達成に対して効果的な法案とすべきである．	個人	255
	充分に法案を理解しているか自信が有りませんが今回の法案では，シュレッダーダスト(ASR)が出ることを前提とした法案の様に感じられます。ASRを出さない方法が経済的に成り立つのかどうかは私には分かりませんが現状のプロセスのみを前提とするのではなく，更に画期的な方法も考えた法案にすべきでは無いでしょうか？	個人	256
	自動車解体事業者は、市街地において野ざらし状態で廃自動車を山積みし環境を悪化させている。今回、公開された内容では、こうした事態の改善というよりシュレッダー化を促進させることに危惧を抱いております。 一方、西日本オートリサイクル(株)の解体プロセスは極めて先進的であり、部品等のリサイクルを高率に行い、シュレッダーレスを図り、そして環境保全に対して十分な対策も実施されている事業者であります。自動車リサイクル推進のためには、今後、西日本オートリサイクル(株)のようなレベルで解体作業が行われるべきと考えております。従って、部品等のリサイクル効率の良い事業者にインセンティブが働く仕組みが本来のあるべき姿であり、シュレッダーリサイクルに安易に流れることが無いように配慮する必要があると考えております。	個人	257
	使用済み自動車のリサイクルおいて、ASRを発生させずに使用済み自動車をリサイクルおよび適正処理を行うプロセスが存在する。本プロセスはASRを発生させるプロセスに比べると環境にやさしい処理だと考える。 また、ドイツなどに比べると、日本ではリサイクルに対する国民の理解・取組み共に浅いと感じる。国民がリサイクルに理解を示すように国は啓蒙活動を行うべきである。	個人	258
	私は北九州エコタウン事業に計画段階から参画し今日まで、国が唱える「循環型社会の構築」に向けて、具体的な行動でもって取り組んできました。北九州エコタウンの「総合環境コンビナート構想」は小生のアイデアなのです。構想から具現化に向けて、中央省庁を含む社内外の色々な調整と交渉の繰り返しの中で今日のエコタウンが制度化され、既に13地域が承認指定されたことを喜んでいる者です。これまで豊橋市、堺市、鹿児島県工業倶楽部を始め各種団体、地元九州経済産業局の要請により講演会や説明会に出かけ、幅広い活動を通して、日本国としてのあるべき社会システムの構築に向けて、微力ながら取り組んでまいりました。（もちろん旧通産省・厚生省・環境庁・運輸省・国土庁の方々とも見学対応などさせてもらった）コンビナート内事業については将来のあるべき姿をできるだけ描きながら現実問題とのぶつかり合いの中で当該事業者（ペットボトル・OA機器・自動車・家電・蛍光燈・医療系等）を支援してまいりました。今回、法案化が検討されている「自動車リサイクル」につきましても足元の放置廃自動車の問題や依然から問題のシュレッダーダストの適性処理の問題、さらに、リサイクルイニシアティブで目標とする95％リサイクルの達成などを勘案した時に、正に、先進的と思われる西日本オートリサイクル（株）（WARCが略称）がチャレンジ中の「シュレッダーレス」リサイクル事業について今回の方案の中に、なんの記述もないのは極めて不自然と思います。少なくとも日本の中では1社だけが「シュレッダーレス」という逆製造プロセスにチャレンジしているのかも知れませんが、我々の向かうべき方向が明確であれば、（今だけかもしれないが）先進的な取り組みを既に展開中のWARCの適正処理イステムについての評価と今回の法律の中での「位置づけ」明確にしていただきたい。 既に、「良質のスクラップへの転換」を謳い文句に検討開始し、実証プラントの建設そして、コンビナート内での本格的事業化を見守ってきた一人として電炉や高炉メーカーまで巾広い利用が期待できるプロセスを更に、国として拡大していく方向を打ち出していただきたい。「循環」という概念を一つ一つの法案の中に具体化していくことが国の勤めだと思います。　自動車はこれからも我々の生活には欠かせないものです。既存の業界の中で議論することは勿論、重要なことです。しかし、新しい試みに対し、循環型社会の一つの例として評価できる試みに対し、支援および今後の望ましい方向として位置づけていただきたい。明文化してもらいたい。現在の内容であれば、シュレッダーダストをどんどん出して、メーカー責任でどんどん処理しなさいといわれているようにしか感じられない。いつの時代も新しいもの、新しいプロセスに挑戦するエネルギーを育てていくことが、国家として極めて大切なことであり、我々が目指す「循環型社会」は現在の社会システムの延長線上にはなく、一つ上のライン（ジャンプしてみんなで乗り移るべきレベル）での社会システムと考えるべきである。だから、「価値観の転換」が必要であり、「ライフスタイルの転換」が必要なのであると理解しております。いずれにしても「3R＋3L」といわれる今日、新しい試みに対する国として正しい評価をしていただきたいと思います。これまで、メーカー、ディーラー、解体組合、中央省庁（環境庁長官2名を含む）、地方自治体、市民団体など多くの人々が見学に来られ総じて「素晴らしい」と好意的な評価を得ていますが、今回の法案に望ましいプロセスとして明記されること（費用の取り扱いも含めて）を切に望みます。	個人	259
	リサイクルという観点からは、使用済み自動車をシュレッダーする前に自動車に使用されている鉄・銅・アルミ等の金属は分別回収してリサイクルし、最終埋立処分量が最小となるように樹脂・繊維・ゴム・ガラス類をリサイクルまたは環境負荷の小さな方法で処理するのが必要と考える。 個別材料のリサイクル先は今後の開拓によるが、リサイクルされ易い様に経済的、社会的に持続可能なシステム作りが必要と考える。 そのためには、使用済み自動車のリサイクルにはASRを出さない処理システム作りが急務である。 解体事業者は関係省庁の処理システムの承認を受け、ASRを発生させない事業者に対しても適正なる処理費用を支払うべきである。これがないと、ASR発生量減とはならない。	個人	260
	本中間報告案ではメーカーがシュレッダーダストの処理に必要な費用を再資源化事業者に支払う方式となっている。 支払基準はシュレッダーダストの排出前提を想定のようであるが、北九州市/エコタウンに操業する西日本オートリサイクルの場合、シュレッダーにかけることなく又ダストの埋立処分に頼ることなく処理できるシステムを構築し実施している。 本案の趣旨即ち「最終埋立処分量の極小化」に沿った方式が最適正処理方式であり、従って西日本オートリサイクル方式はシュレッダーダスト処分の最適正処理方式（処理費用支払の対象）であると考える。	個人	261

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	当社は国内はもとより世界にも類例のない「シュレッダーレス」による解体手法を確立し既に3万台に達する使用済み自動車の解体を手がけ、ダスト発生の抑制・適正処理の徹底による環境保全・高いリサイクル率の実現を通じて環境と資源循環に貢献しているものと自負しております。本案が既存のリサイクルシステムの活用を原則とする考え方に立たれておりますことに対し異論を持つものでもなく、且つ当社のような解体リサイクル手法が未だ主流でないことも認識しておりますが、狭い国土の中で大量の廃車が発生し、ASR埋立が逼迫し、先延ばしの許されない環境と国情に即した「ジャパン・モデル」としてのシステム構築を標榜されるにおいては「ASR極小化」に留まらず「ゼロ化」を目指し、その中間ステップとして現状に即した「極小化」を位置付けるべきと思います。ASRリサイクル手法においても素晴らしい技術が生まれつつある現状も踏まえ、むしろ当社の様な「シュレッダーレス」手法の事業者や「ASRゼロ化」を目指したASRリサイクル事業者が長期的な視点における一つのモデルとして位置付けられ、市場原理の中で健全に育成されるシステムとし、そこまでに及んでいない多くの事業者が着実にその方向に移行可能なインセンティブの働くシステムとすべきかと考えるものであります。残念ながら本案の通り「ASRリサイクル費用を求められればメーカー負担」とのみとすれば「どんどんダストを出せばよい、どんどん処理費用が入って来る」仕組みと見なされ、一歩間違えれば「悪貨が良貨を駆逐する」本末転倒のものとなるのではと危惧されます。 以上の観点から当社の様な「シュレッダーレス」事業者は既存システムとの対比においては「解体事業者」、「シュレッダー事業者」並びに「ASRリサイクル事業者」の三つの機能を一つに集約した事業者であり、従って「別表1:リサイクルシステムのイメージ(叩き台)」の中に上述三つの事業会社の流れと併記して3機能集約事業者を位置付け、当該事業者には3機能に見合う処理費用(フロン・エアバッグ等の回収費用とASRリサイクル相当の費用)が還元される仕組みとして頂きたい。	企業	262
	この度の参考資料を始めとして、大きな問題として何時も出てくるASR処理問題があります。一体今の時点で国内に幾らのASRがあり、幾らのASR が野積みになっているのでしょうか。またその発生量と流れを教えていただけないでしょうか。 ASRを発生させない解体処理システムを研究して発展させた方がよほど効率的にも良いと思うのは、私どもリーアだけでしょうか。その為には我々解体業者だけでなく自動車メーカー、鉄鋼メーカー、その他素材メーカー、基礎産業だけでなく行政、学識経験者などの協力で可能だと思うのですが。 是非、便利な乗り物で社会生活を支えている自動車が原因で環境悪化を招くような業態はあってはならない事として共に認識しておきたいと思います。	団体	263
	日本の国土は37万平方kmで狭い以上、現在以上に、最終処分埋立場を新規に開設することは、不可能と言って過言ではなかろう。また、バーゼル条約上、仮に有価であっても、有用部品と金属を取り外した後のELVボディをシュレッダーにかけず、海外に輸出するのも、憚られることである。従い、重金属とダイオキシン対策が万全な、シュレッダーダストの焼却、若しくは、シュレッダーレスのプロセスが早期が確立され、全国にそのような処理施設が建設されることが非常に重要である。 今年4月以降の改正自動車マニフェストガイドブックで説明されている、シュレッダー事業者・最終処分業者間でダストの処理を管理するための汎用マニフェストの説明書を子細に読むと、最終処分とは、埋立処分または、中間処理残さを発生しない中間処理または再生処理と述べられているが、丁度この後者に相当するプロセスがどこにあるか、弊組合としては関心大である。	団体	264
	(1) 今回、示された<新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方>(案)(以下ジャパンモデルと言う)における解体事業者、シュレッダー事業者およびASRリサイクルの役割を兼ねそなえた新解体事業者(シュレッダーを使用しない、したがってシュレッダーダストが発生しない解体事業者)をジャパンモデルの中に明確に位置づけるべきである。 (2) 新解体事業者は、その作業内容に相当する価値に見合った費用を、自動車製造事業者・輸入事業者より受けるものとする。 (3) これからの法的指導により、自動車産業界が地球環境、資源の有効利用等々今後必須とされる社会構築に向けた姿勢を自動車解体事業のあるべき姿の一つとして明確にすべきである。 < 提言理由 > ジャパンモデルは従来から行われてきた自動車の解体方法を前提としているものであり、その意味では、本モデルを否定するものではない。しかしながら、ジャパンモデルでは自動車解体に関する諸問題は一向に変わらないのも事実と思う。資源有効利用促進法にうたわれるリユース、リサイクル、リデュースの観点から、さらにより良い自動車解体技術・方法の創出を国として、法律として奨励し、育成していくことが大切であると思う。 (1)ジャパンモデルの考え方は、従来自動車解体事業は経済原理のもとに、うまく機能していたという認識がベースとなっている。したがって、フロン、エアバックの回収、シュレッダーダストの処分費用の高騰という従来にはなかった新たに発生する費用だけを考えれば、経済原理に基づいて自動車のリサイクルは進むという考えである。はたしてそうだろうか。豊島問題をはじめとして、シュレッダーダストの問題は正に経済性を最優先にした解体処理の結果であると考えられないだろうか。油、LLCのタレ流し、鉛含有部品のシュレッダーダスト等の不適正な処理(解体コスト、ミニマム処理)の上に、はじめて経済原理に基づいた解体事業が成り立ってきたことを認識して頂きたい。高価な部品の回収可能車の取り合いと部品回収不能車の放置あるいは不適正処理は経済原理からすれば当然のこととして起こることは想像にかたくありません。 (2)使用済自動車の新しい解体方法として、シュレッダーを使わない、従ってシュレッダーダストを発生させない方式が、西日本オートリサイクル株式会社において実用化され、現実稼動(1000台/月の解体処理)している事を認識していただきたい。 ・本方式はリュース可能な部品類は徹底的に取り外し、又鉄・アルミニウム・銅・ガラス等は分別回収されリサイクルされている。樹脂類についてもリサイクルルートに乗せる事も可能である。 ・本方式は又、鉛等の有害物質は事前に取り除かれ、油脂類等についても徹底的に回収・リサイクルされている。 ・本方式は、さらに地球環境に対する影響評価として用いられるLCAにおいても従来の方法より明らかに優れた解体方法である。 (3)上記(2)で示した新しい解体方式は、リサイクル・リュースを徹底的に行い、極限までのリデゥース(シュレッダーダストを出さない)を実行する方式であり、厚生者の使用済自動車のリサイクルイニシアティブあるいは、自動車メーカー各社が宣言している自主行動基準即5 2002年リサイクル率85%以上、2015年リサイクル率95%以上を達成するという事も大幅な前倒し(西日本オートリサイクル(株)でのリサイクル率は現在90%)で実行できるものである。このような方式の普及拡大は正に循環型社会形成推進基本法の示す所そのものであると思う。 (4) 以上述べてきた新しい解体方法での解体事業者はASRを発生させない努力を自らの方式の中に取り込んでいるものである。つまり新解体業者である。ジャパンモデルで示された方式におけるASRリサイクル事業者の行うべき仕事をすでに実行しているものである。従って、ジャパンモデル別表1に加えて、私案別表1'を追加して、新解体事業者を明確に位置付けることを提案したいと思います。当然の事ながら、新解体事業者はその作業内容の価値及び作業費用として相当の処理費用を自動車製造事業者・輸入事業者より受けてしかるべきものと思う。 自動車リサイクルの促進に向けた法案であり、新たな路サイクルシステムの構築をしようとする法案であると表題に示されています。この精神に大賛成するものであり、正にそのために新しい方法を提案し実行している企業がある事をご認識いただき新たなリサイクルシステムの構築にご尽力くださるようお願い申し上げます。	個人	265

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	2000年1月から北九州市で稼動中の西日本オートリサイクル（株）はシュッレッダーダストを発生させない自動車解体手法を開発した結果、同社は解体業者、シュッレッダー業者及びダスト・リサイクル業者の機能を一括して持っている。処理されたダストは鉄スクラップと共に近隣の製鉄会社で原料としてリサイクルされている。 従い、西日本オートリサイクル（株）は自らシュッレッダーダストの適正処理（ダスト自体を発生させない）をしているので、適正処理実施事業者として認定を受け、自動車メーカーから処理費を受け取る権利を有すべきと考える。	個人	266
	この地においては、北九州市民は様々な努力を行い公害を克服してきたとの自負があります。是非、北九州市民、福岡県民にも認められた同社の機能位置付けを法制化の枠組みの中に組み入れ、特にASR費用が同社に還元される仕組みを構築していただき、後発者でも同社のプロセスをやってみようというインセンティブを是非とも確立していただきたいと切にお願いいたします。 どうか、今回の意見を今後の検討に反映いただき、我が国だけに止まらず海外への最先端取り組みの情報発信が出来る「真のジャパン・モデル」として実現されることを期待いたします。	個人	267
	西日本オートリサイクル㈱の取り組み・リサイクルのプロセスはかなり成熟した、ジャパンモデルだと感じています。しかし、このリサイクルを真面目に実行するとコストが大幅にアップする事も事実です。ASR発生に費用配分を行い、より一層のリサイクルを進めるASR発生無しのプロセスには、費用案分しないシステムにはかなりの疑問を感じると同時に、リサイクルを自発的に行えるようなインセンティブの追加を、是非お願いしたい。やはり、真面目にリサイクルに取り組んでいる企業が 事業として成立する方案であるべきだと思う。	個人	268
	「西日本オートリサイクル㈱」の様に、循環型社会構築に向けた対応としてシュレッダーダストを発生させない様な事業がある一方、シュレッダーダストを発生させる事業に対してのみ還元費用が出るのは、新規事業を起こす努力をしているベンチャー企業へのインセンティブやリサイクルへのインセンティブ育成という観点からも、国の政策としては十分でないように思われます。	個人	269
	今回の方案には、環境やリサイクルへの取組み努力が反映される仕組みが必要だと考えます。しかし、残念ながら高度なプロセスが評価されずに安易な（シュレッダー発生）なシステムに費用が還元される、社会的価値に逆行する方案だと感じます。 特に西日本オートリサイクルの様な、先進的リサイクルを推進する企業については、それなりの評価を是非実施するとともに、法律面での援助をお願いしたいと思います。	個人	270
	今回の公開内容は「解体＋ｼｭﾚｯﾀﾞｰ＋ﾀﾞｽﾄ処理」まで集約した「西日本ｵｰﾄﾘｻｲｸﾙ」の評価があいまいで、適正費用を受領できないように、読み取られます。特に北九州市民に認められた、システムの評価が低い事に、憤りを感じると共に、同社が今まで行ってきた努力が無駄になる事を危惧しています。	個人	271
	今回公開された内容では、地域住民とのトラブルが根本的に解消される事はないと思います。当地区にある西日本オートリサイクルは、施設体制共に地球環境を考えた、画期的な一貫処理工場です。したがって、この工場にも応分のSR処理費が配分される べきだと考えます。	個人	272
	西日本オートリサイクル㈱の取組みを拝見しプロセスの高度なリサイクルシステムの構築に、感銘をうけていました。しかし、今回の方案では同社の位置づけが、あまりにも低すぎると感じ、意見を言わせていただきます。 1　廃車の費用負担が明確でない 2　プロセスの評価が適切でない 3　ゼロエミッション方式がコストがかかるのに費用を負担してもらえない。 以上の矛盾を感じました。	個人	273
	小職は西日本オートリサイクルを見学いたしまして、当該社のプロセスと環境保全努力に驚きました。しかしながら、やはり汚染物質・有害物質の徹底的な回収と適正処理には相当なコストがかかり、採算性に苦労しておりました。 そこで、我々市民としては、この会社のようなやり方が生活環境（公衆衛生）を犯されることはなくベストと思われますが、やはり先述のコストに見合う還元がなされるような仕組みが必要と考えます。どうか、このような会社のやり方に続こうという後発者が現れるように、国としての仕組み、具体的に言えば、ASRを発生させずサーマルリサイクルを実行している当該社のやり方にASR処理費用の一部還元ができる仕組みを今回考え方に組み入れていただき、まじめに取り組んだ努力を評価してその対価が還元できる仕組みが必要と考えます。	個人	274
	近くに西日本オートリサイクル㈱という今回内容にある「解体事業者」・「シュレッダー事業者」・「ASRリサイクル事業者」という3機能を併せ持つ事業会社があり、その画期的取組みは市民から賞賛されております。ゴミ・有害物質・汚染物質をだすことなく徹底的に回収し徹底的に適正処理を行っております。しかしながら、環境に配慮した前記事項をやればやるほどコストがかかりその採算性と悪戦苦闘している状況を鑑みると、努力した分だけは、その社会的な費用の還元があっても宜しいのではないかと考えます。具体的には、今回内容の各関係者の機能に当該社の機能を1つの手法として位置付け、ASRを発生させずともリサイクルすれば、一般的なASR処理費用が還元できる明文化をしていただければ、この手法もジャパンモデルとして世界への情報発信と世界への貢献になると考えます。	個人	275
	③ジャパンモデルに大いに期待しております。それは、欧州の様な口先だけの環境理念では無く地に足のついた持続的展開ができ、この中で先進的な取り組みが促される様な仕組みを期待いたします。具体的に言えば、北九州市の西日本オートリサイクル㈱の様な先進的プロセス、つまりASRを発生させずに、ELVを解体処分してASRの主な構成物質である合成樹脂を有効な燃料として活用しサーマルリサイクルとして資源活用している取組みが手法として評価され、、今後の後発者が実行する様なインセンティブが必要と思われます。つまり、ASRが発生しなければ、ASR費用は不必要であるという考えではなく、国の管理型処分場能力逼迫対策に寄与する努力に対して、全部とは言わないまでも、ASR費用の一部が還元され、その努力が評価される様、関係者機能として、「解体事業者＋シュレッダー（中間処理）事業者＋ASRリサイクル事業者」の集約型機能を法的に位置付けていただくことによって、ジャパンモデルとしてのアイデンティティを有することになると確信いたします。	個人	276
	今回の公開内容を拝見しましたが、既存の解体処理事業者がベースにあり、かつ製造者のメーカー責任範囲がせばまれてると判断されます。国家政策として環境保全、ﾘｻｲｸﾙ率の向上を全市民的に展開を図るべき時代に、全産業界あげて幅広く意見を聞き、理想的な自動車ﾘｻｲｸﾙの理念と手法を確立し、社会通念として国民の理解を得る法律とすべきと考えます。 今、北九州で「西日本オートリサイクル」が取り組んでいる解体手法は、これまでにない画期的なﾘｻｲｸﾙを目指し努力している事業者です。自工会、行政、市民団体等の見学者が訪れ、その思想、技術の優秀性は周知の事実であり、これからの自動車ﾘｻｲｸﾙの道しるべになるものと確信していたところです。したがって、今後の法制化に向けて、同事業者のようなすべての機能を有するものへの費用配分がなされるシステムや先進者への差別化が図れる制度など研究方お願いします。	個人	277

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	①　解体業者、シュレッダー事業者、処分業者（ダストリサイクル業者）」全ての機能を有している事業者【Ex;西日本オートリサイクル(株)；福岡県北九州市】の定義を設け、ASRそのものを発生させない努力をしている当該事業者などに対して、その処理費が支払われるようなシステムにして欲しい ②　ASRを発生させないプロセスを採用している同社の企業努力に対して、その費用が配分されるような項目を追加して欲しい	個人	278
	先般、西日本オートリサイクル（株）を見学して、その先進的プロセスと環境・リサイクルへの取組みに感銘を受けました。ところが、環境保全とリサイクルをまじめにやればやるほどコストが上昇しますが、その努力への社会的な還元が無いというのが我が国の状況であることも認識いたしました。 今回の公開内容では、「解体機能&シュレッダー機能（中間処理機能）とダスト資源化機能」を有した同社のプロセスが蚊帳の外に置かれていると考えられます。 現状案に前記の集約機能業者としての明文化が必要であり、かつASRを発生させるプロセスのみに費用が還元され、同社には還元されないというのは、その社会正義努力に対しての評価としては、あまりにも非情と感じます。 国内の管理型処分場も逼迫しており、是非とも資源化リサイクルに社会全体が進むように、是非、今回の内容について検討いただきたくお願いいたします。	個人	279
	使用済み自動車のリサイクルにおいては、ASRの発生が少なくなるようなリユース、マテリアルリサイクルが促進されるべきである。 今回の考え方では、ASRをリサイクルする事業者には処理費を支払うとあるが、ASRを発生させずに使用済み自動車のリサイクルおよび適正処理を行う処理事業者に対してもASR処理費用または適正なる処理費用が払われなければ、後者の事業存続は困難となる。その結果使用済み自動車のリサイクルおよび適正処理が促進されにくくなる。 そのためには、ASRを発生させない再生処理事業者に対してもASR処理費用または適正なる処理費用を支払うようなシステムつくりが必要である。	個人	280
	今回の案であれば、ASR処理費用については還元されるが、ASRを出さない処理については還元されない不公平な案と読み取れます。 最近新聞等でも掲載されております西日本オートリサイクル（株）を見学した事があり、ASRを出さない取組みについて感銘致しました。地球環境との観点から考えた場合、今後のリサイクルの取組みとして最も適正なものと考えられますが、この様な取組みが否定される理由は如何なるものでしょうか？今後、西日本オートリサイクルの様な取組みを考えられている方達にとって今回の案が通れば、まず間違いなく従来通りのASRタイプに変更される事でしょう。これは正しく環境に対して逆方向と思われます。	個人	281
	一般の解体事業者の大半は近隣住民に環境悪化という迷惑をかけ住民とのトラブルが日常茶飯事になっているのが現状です。今回公開された内容では、この事態が改善される事は期待できず、法的な位置付けも明確化され免罪符が得られたということで、事態悪化を招くことが危惧されます。北九州市にある西日本オートリサイクル（株）の様に、施設的にも体制的にも環境保全とリサイクルを実現できる画期的な一貫処理工場を注目すべきで、当該社の取り組みに対して特にASR処理費が適正配分されることが必要と考えられ、これが今後の同工場プロセスの普及とその結果としての環境保全・高リサイクルを実現できると確信します。是非今回具申について実現されることを期待致しております。	個人	282
	小職は機会があって北九州市にある西日本オートリサイクル(株)を見学いたしました。 その先進的なプロセスと、環境保全のための徹底したリサイクル率向上努力を目の当たりにし、まさに今後の使用済み自動車処理プロセスとして確立し普及させていくべきはこのようなものと認識しております。 しかしながら、今回の公開内容を拝見いたしましたところ、「解体業者＋シュレッダー業者＋ダスト処分業者」の機能を集約した事業形態の位置付けは不明確で、且つASRを発生させないプロセスは有償と認められず、かえってASRを出す一般のシュレッダープロセスのみがその費用を受領できる様に読取れ、矛盾を感じます。 ASRを発生させない方向こそ、環境保全や資源の有効活用、管理型処分場能力逼迫対策といった観点から志向されるべきものであり、各リサイクル事業者はそれを可能とするプロセスや技術で適正に競争するような仕組みが求められるべきではないでしょうか。 反面、本質的には最終的な処理費用負担者がユーザーであることに過去も現在も変わっていないはずで、現状の処理システムの改善に対するインセンティブなく、メーカー・従来処理業者間の費用負担の仕切りのみを明確化するものとの印象を払拭できない現状案は、「循環型社会形成推進基本法」の趣旨に大きくもとるものとの印象を強く受けました。 一国民として、今後の改善を切望いたします。	個人	283
	現在、使用済み自動車をシュレッダー処理して、ASRを発生させた後、ASRを燃焼その他の方法でリサイクルする方法とASRを発生させないシュレッダープロセスがあります。西日本オートリサイクル（株）（WARC）は後者プロセスを採用しており、後者は最終埋立処分量が極小化されるプロセスだと考えます。 解体事業者の中において、WARCの様にASRを発生させない解体システム方式を取る業者については、ASRリサイクル事業者と位置づけして、ASRリサイクル処理費について、マニュフェスト制度を活用し、自動車製造事業者・輸入事業者から1台当たり貢献度還元金制度の導入検討か、国又は地方公共団体ASRリサイクル奨励金制度の導入検討をお願いしたい。	個人	284
	⑫ASRリサイクル実施環境の整備について以下コメント致します。 ・ASR処理施設に関しては、地方自治体との連携強化が必須。 ・ASR自体を削減するための部品のリサイクル技術の開発も必要。そのためには、 自動車関連以外の産業とのマテリアルリサイクル促進に向けた連携強化が必須。 ・これまでJAMAにて研究に取り組んできたASR減容固化技術の実用化、これ以外の 技術の開発のためには、各地域のインフラ、社会環境等に則した、官民学が一体と なった開発強化が必須。	個人	285

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	使用済み自動車の適正処理・リサイクルを推進するには、ASRをどのように効率的に処理、リサイクルしていくかということが大きなポイントになると考えます。管理型埋立て処分場の逼迫状況を受けた緊急対策を行なうと共に、並行してASRのリサイクル処理施設の整備促進を図っていくことが必要です。 これらを実施するに当たっては以下のような点が必要と考えます。 (1) 最終処分場の確保 現在は地方自治体により運営されている処分場もあるが多くは民間のものに依存いており、民間による新しい処分場の設置は住民住民の不安から起こる反対運動により殆ど出来ない状況になっている。 又地方自治体の運営によるものは排他的であり広域的な処理を妨げている。 このような状況においては国による主導で処分場の確保を行なう必要がある。 (2) 関連事業者の登録基準の明確化 適性処理の実施や、選別が十分でないASRの発生を防ぐために部品解体事業者、シュレッダー事業者の登録については、適性処理や排出ASRの品質を保証できるような登録基準を明確にして運営すべきである。 (3) リサイクル処理施設の整備のための促進策 ASRのサーマルリサイクル施設の整備などに関しては財務基盤の弱い民間での整備が促進されるような、促進策が必要である。 (4) 行政の規制緩和も必要である。 リサイクル関係に係わる廃掃法関連の規制についても行政改革本部における議論にも出ているように見直しの必要がある。ダイオキシンの発生量に関する規制緩和を求めるものではなく、あまりにも厳しい設備要件などがASRのリサイクル設備整備のブレーキとなっている。 (5) 関連事業者の連携強化 ASRのリサイクル実施環境の整備にあたっては、自動車メーカーのみでは実行不可能で、国、関連の既存事業者及び各セクター等の連携が必要と考えます。 今後、これらの視点を踏まえ、ASRの処理について検討が行われ、適切なシステムが構築される事を期待致します。	個人	286
	ASRリサイクルの実施環境の整備に対して、私の意見を述べます。ASRの引き取りを自動車メーカーが行い、責任を持ってリサイクルを実施するとしたことは、画期的だと思います。最近の環境に対する自動車メーカーの真剣で積極的な姿勢が現れていると思います。 しかし、こうした自動車メーカーの姿勢に全て頼っていていいものでしょうか。ASRの処理は、安価にしかも環境に負荷のかからない方法で実施する必要があります。自動車メーカーが新たにASRの処理設備を造るのは、コスト高になる懸念があります。 既にASRの処理に関しては、高炉の還元剤として利用するとか減容固化・乾留など各種の方法が提案されています。これに対して、各種の企業が取り組んでおり,自動車工業会も技術支援をしていると聞き及びます。コストがかかるASR処理は、実際進みにくいですし、エネルギーをかえって余分に使うことになる懸念があります。より安価なASR処理と、環境産業の育成のために、既存事業者を中心とした連帯強化が必要と考えます。	個人	287
	特にASRの埋立地の逼迫は喫緊の問題ではあるが、ASRの減量化及びリサイクル施設の拡充、新規処理施設の住民の同意獲得、許認可登録、ASRリサイクル技術の実用化促進、更には再生品市場需要の拡大等々の基盤整備がされて始めてシステムがスムーズに機能するものと考えます。	個人	288
	もう一つ気になるのは、この法律はいつからの施行が予定されているのでしょうか? ユーザーから費用を徴収されても、それで適切なリサイクルがなされるだけの技術や設備等はできているのですか？ シュレッダーダストの埋立地が不足しているという話しを聞きますが、シュレッダーダストを減らしたり他への有効利用する技術やそれに必要な設備等が準備されていないとすれば、まずはそれを優先させることが必要だと思います。	個人	289
	シュレッダーダストについては、処理困難物として扱われており、その処理には高度な技術を要する。実際メーカーがそのシュレッダーダストを引き取ると言っても、例えば、沖縄県で発生したシュレッダーダストを海上・陸上輸送でもって他のダスト処理工場まで運搬するのはコスト面から判断しても疑問である。 シュレッダーダストを低コストで処理する事を考えれば、ダストの発生する場所もしくは、その周辺で処理する事が望ましい。その場合、メーカーとして自社処理工場を建設するかあるいは委託するにあたっては既存のシュレッダー業者に技術的・資金的支援が必要ではないか。	企業	290
	家電などにくらべ処理ルートがしっかりしており、金属などの素材リサイクルが進んでいた自動車においても不法投棄などが増加している原因は、金属スクラップの価格低下もさることながら、埋立地減少によるシュレッダーダスト(ASR)の埋め立て費高騰と考えます。 埋め立て以外のASR処理技術・施設を早急に建設する必要がありますが、ASRの処理には ①適切なリサイクル方法を選択し処理設備を建設する。 ②ASRの発生場所が複雑であるため、適切な集配システムを構築する。 ③処理施設の建設場所をどこにするか。 という課題があります。 自動車のリサイクルシステムが将来に渡り、適切に回る続けるためには、上記課題への継続的な対応が必要になります。これには製造、流通、技術開発という広範囲のノウハウ、莫大な費用、さらには強力な指導力が必要です。とても民間企業のみで対応できるものではなく、国、既存事業者、各セクターなどの連携強化のみにより実現できると考えます。	個人	291
	新規の廃棄物埋立場が建設されないため、各地で埋め立て費が高騰していると聞きます。特に沖縄ではシュレッダーダストの埋め立て費用が高く、自動車の不当投棄が後をたたないという記事を雑誌で見ました。埋め立てに頼らないシュレッダーダストの処理施設を、早急に整備する必要があると思います。自動車のシュレッダーダストの処理を考えた場合、①家電などの自動車以外のダストが混入する、②自動車メーカーごとのダストを識別できない、③事業者間でASRの差に（含有金属量、PVC量など）がある、などの責任の所在を明確にできない課題があります。 自動車のリサイクルシステムが将来に渡り、適切に回り続けるためには、上記課題への対応が必要です。国も含め、既存事業者、各セクターなどの連携が必要と考えます。	個人	292
	シュレッダーダスト処理施設の環境整備には多額な投資がかかることであり、既存事業者の立場を尊重しながら事業として成り立つように育成していくことが必要で、国の指導の下に関係業界全体 でシステム構築を進めることが是非とも必要と考えます。	個人	293
	ASRリサイクルは、燃焼化が熱回収ぐらいしかないが、いずれにしても大規模な装置が必要であり、ここの製造者よりは業界全体で全国に数カ所設立すと良い。	個人	294

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	ASR処理事業は本来、自動車メーカーの役割 前段で申上げた通りでありますが、敢えて付け加えるならば「ASRリサイクル事業」は正に自動車製造事業者の役割だと考えます。 そして、その事業はメーカーの枠を超え、かつ地域別（全国8～9ブロック）に行われるべきものと考えます。敷地はメーカーが工場敷地の一部を提供すべきです。また運営は民営とし、地域においては、私どもも株主になるチャンスを与えてはどうかと思います。それによって現状が把握でき、適切な運営が可能となるからです。また地域のASRリサイクル事業を一元的に監視・提言する委員会制度を作り、開かれたASRリサイクル事業とするべきであります。今日の第三セクターの問題、大規模公営企業の例を見るまでもなく、あくまでも民営企業として運営していくことが肝心であります。こうした事業こそ国の認定事業として税法上の減免、優遇措置が図られるべきです。 このような取組みが『ジャパン・モデル』の最も顕著な取組み事例として海外に示すことが出来るのではないかと考えます。	団体	295
	ASRはシュレッダー事業者の責任で処理することが基本ではないのか？ 一般的に「生産（事業）」を行うと、必ず廃棄物が発生する。そしてそれを事業活動の中で処理することが常識。ASRはシュレッダー会社による「金属回収事業」に伴う産業廃棄物。この観点から、ASRの引取り条件等に彼ら自身の責任範囲や、高度化への取組みに関する義務アイテムを入れるべきであると思う。	個人	296
	緊急的な処分場逼迫や再資源化施設の整備は、国家的な課題。 「メーカー引取り」が実現しても、緊急避難的措置や施設の拡充では、省庁を超えた行政の積極的な関与が必要不可欠である事を、再認識していただきたい。	個人	297
	ASRのリサイクル実施環境整備のために、早急に、国と既存事業者が連携しあるべき姿を示す必要があると思います。 ASRを引き取るとした自動車メーカーの積極的で画期的な姿勢に応えるためにも、既存施設を活用して、安価で環境負荷の少ない処理をめざしていくべきだと考えます。	個人	298
	「ASRリサイクル実施環境の整備」については、既に技術的蓄積のある鉄鋼、鉱業をはじめとする既存の事業者が存在しており、その競争原理を活かしながら(即ち、費用負担を最小に抑えながら)、処理能力、地域性、他のシュレッダーダストとの区分けなどを国、地方、既存事業者及び各セクター等が連携して進めるべきと考えます。	個人	299
	ASRの引き取りは自動車製造事業者の責任としても，処理施設などの環境整備は，既存業者も存在することから，既存の処理設備能力，処理施設毎の受け入れ基準，地域性，将来の処理予測等を考慮しながら国，既存事業者，第三セクター等と連携して推進すべきと考える。	個人	300
	現在、最終処分場の問題は日本全体の緊急課題であります。 シュレッダー業者も自動車に関しては、十分な処分料金を請求できていないのが実態です。管理型処分場の受入れ先もない状態で、シュレッダー業者はシュレッダーを稼動させると、ダストがでるため荷受けを控えているところも聞いております。 このままでは、不法投棄問題の懸念は消えません。シュレッダーは大量の廃棄物を適正にかつ効率的に資源回収ができますが、ダスト処分の問題はつきまといます。 各業者で差はありますが、シュレッダーでリサイクル処分されるのは自動車だけではありません。 排出者からでる多様な廃棄物に対応しております。 最近の動きで自動車由来のダストはメーカーが責任を持つ話題が新聞紙上等で発表されておりますが、問題を大きくとらえると、自動車だけでは根本的な解決には至りません。 基本的にPPP（排出者負担の原則）の点から考えますと、適正処分をするための適正料金回収システムの構築も重要な課題です。 廃棄物処分は排出者、処分業者の責任も重要ですが、将来を見据えた国の基盤作りも早急に 取り組んで頂きたいと思います。 これを期に、自動車を主にしたトータル的なシュレッダーダストの処分先の確立を期待し、意見とさせて頂きます。宜しくお願い致します。	個人	301
	シュレッダーダストにはASRだけではなく、家電、自動販売機等、他製品発生のものも多く含まれているはずです。ASRのみ選別して引取ることは不可能ではないでしょうか。ですから、ASRだけではなくシュレッダーダスト全体を視野に入れて、これを処理する事業者を増やしていく必要があると考えます。 シュレッダーダストリサイクル事業者が各地に芽生えつつあり、そのリサイクル技術の内容も多様化しつつあるようです。これら事業者が育ち、増えていくことにより、技術面でも経済面でもレベルアップし、環境ベンチャーとして繁栄していくことが期待されると思います。 シュレッダーダストリサイクル事業の育成、技術開発支援、基盤整備等について、ぜひ、行政面からの有効な施策を展開していただきたいと考えます。	個人	302
	今後、法規制からもリサイクル促進は必定であり、シュレッダーダスト発生量の増大により、現在の処理設備では大幅に不足していくとが懸念されます。管理型処分場不足の逼迫は当然ながら、循環社会の構築に向けた、環境的、経済的に適正なリサイクル処理施設を早急に整備していくことが必要です。 そこで、設備システムの構築はどうすべきかが大きな課題になると考えます。シュレッダーダスト処理のインフラ整備には、国の指導の下に静脈産業となる既存のシュレッダー処理業者やリサイクル事業者、および新規業者と自動車メーカー側との連携強化が必要です。リサイクル事業はコストがかかることが問題ですが、認定されたシュレッダー処理業者が経済還俗に基づく競争原理が働くようなシステムにしていくことが、環境整備コストおよび処理コストの最小化を図ることができ、実質負担となるわれわれユーザーに対しても得策と考えます。	個人	303
	ダストに関してはASRのみならず、リサイクル事業全般に関わる問題として、本来は国が積極的に関わらなくてはならない問題なのでは。	団体	304
	⑤ 資金・技術への支援 会員には上記のASR分別、サーマル・リサイクルを奨励しているが、自己資金に頼る限り計画を放棄せざるを得ないケースが多い。リサイクルの総コストを最小に抑えるためには、静脈産業の上流にさかのぼる、あるいは小規模であっても拡散した設備にも手を打つことが有効であることをご理解願いたい。今回、ユーザーから徴収される費用が処分されるASR１トン当たりの補償に終わらず、処分のための有効な設備のための資金として活用されることも提言する。また、ASRの内容は自動車のモデル、使用機材、軽量化によって変化する。製造事業者からの情報公開と処理技術の指導をいただいて、適切な処理を進めることにご支援をいただきたい。	団体	305

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	① 既存設備活用の有利さ どのような最終処分場があるのか。製造事業者の処分計画の発表を固唾を飲んで待つ。シュレッダー事業者で上記の分別が実行されれば、最終処分場の物色範囲が広がるのではないかと期待する。社会コストのミニマム化からすれば、既存設備の活用を検討すべき。鉄鋼、セメント、非鉄、電力、ガス等の高熱産業に接点を求めると同時に化学産業とも交渉いただきたい。 ② 地方自治体焼却炉 ごみ不足、カロリー不足に悩む自治体の焼却炉は少なくない。また、ダイオキシン対策も終わったところが多い。たとえ厳しい受け入れ基準のもとでも、ASRの部分的焼却を引き受けてくれればありがたい。一般ごみと産業廃棄物の区分が問題を複雑にしているようであるが、自治体焼却炉を重要なASRリサイクル事業者として位置付けて欲しい。自治体焼却炉のほとんどは国家補助を受けているであろうから、国家規模での循環型社会の形成には協力してほしい。一つ一つは小規模であっても、全国に分布する自治体焼却炉が利用しうることになれば、ASR処分の最も効率的なネットワークができる。	団体	306
	① シュレッダー事業者においては、シュレッダー投入材料が廃自動車の他に廃家電・廃自販機等、車以外の材料が投入されるが、メーカーにシュレッダーダストを引き取りを要求する場合、廃自動車のダストとの区別をどの様にして行なうか。	企業	307
	ASR処理施設の促進は、埋立処分を減らすための自動車リサイクル法を推進する上で根本の課題です。しかしながらシュレッダーダストは自動車以外からも多量に発生するものであり、区別することは困難であり全てのシュレッダーダストを同時並行的に解決していく策を見いだす必要があります。更に地方によってシュレッダーダストの発生量が異なる問題もあり、何処にどんなリサイクル施設を整備するのか、一メーカで構築できるシステムではありません。自動車業界だけでなく国全体で考えるべき課題であり、国・行政機関に調整・推進の指導力の発揮を期待するものです。	個人	308
	ASR処理は本当に大丈夫なのか？ 私たちは、平成12年10月にも「提言」致しましたが、今日、自動車リサイクルシステムに行き詰まりを来たした元凶は「管理型処分場の極端な不足にある」と考えます。資料「別表1」にも示されているイメージ・チャートでは、シュレッダー事業者の求めに応じて引き取られたASRは「自動車メーカー及び輸入事業者が自らまたは依託により」『ASRリサイクル事業者』の手で処理されることになっております。『ASRリサイクル事業者』でも、最も効率的といわれている青森県の青南商事や福島県の小名浜製錬所でのASR処理でも、持ち込むには細かな前処理等の条件付きであり、全てのASRを希望数受け入れているわけではありません。また、まだ実験段階の域を出ない愛知県のトヨタメタルにしても、かなり細かく有用金属類を取り除いた後でも、相当量の残滓が残り、埋め立てをしております。 こうした現状の中で、「自動車メーカー及び輸入事業者が自らまたは委託により」完全な処理が保証されるのだろうかと心配でなりません。例え法律が出来ても、この一角が崩れれば、システム全体が機能しなくなります。特に輸入事業者の場合は、取扱い企業も大小様々で委託事業しか方法がありません。少なくとも法律施行以前に「自動車メーカー及び輸入事業者」から明確な処理手段の確約を取り付けておかなければならないと考えます。またトヨタ自動車を除く他の多くのメーカーが「自社製品に関し対応を図る」ことが可能なのかどうかも強く懸念されるところであります その意味で、法律と共に、国が強く関与した『ASRリサイクル事業者』の育成、強化策が望まれるものであります。（具体的提案は別項で申し述べます）	団体	309
	現状のシュレッダー事業者で自動車のみを扱っている事業者は殆どないと聞いている。ASR引き取りの際には自動車以外のSRが混在する可能性があり，これらの状況も考慮しながら素材産業，既存事業者，第三セクター等と連携して推進すべきと考える。	個人	310
	車1台からでるシュレッダーダストは、約200Kgといわれているが埋立場の確保の困難から近々に処分不可能な状態になるのではないか非常に心配しております。EPRの観点からも法整備により　製造業による処理の促進　が必要なことも理解します。　埋立ダストの削減、リサイクル率の向上、を進めるためには　このダストを減らす努力とダストの活用が必要と思いますが、そのためには自動車メーカの役割と関係する事業者の役割をはっきりさせることが重要だと思います。まずメーカはダスト削減に向けて車の材料、解体性、リサイクル材の活用、ダストの活用等に。　関係する事業者はダストの削減にむけて、事前解体や分離分別の徹底ダストの活用し易い品質のUP等が役割と考えますが、これを施行段階で見るとメーカはダスト削減が処理費用の削減に伴い　経済原則がコスト競争力という形で存在します。 しかし関係する事業者は　市場性部品を取り除き　残りをメーカに引き取り要請をするこで事業の完結が計れるわけで、有害物も含めてダスト品質UPに競争力の介在するところが有りません。 このようなことから　ダストを活用したリサイクル率UPには、ダスト品質に何らかの基準が必要であり、その中でメーカも関係する事業者もダスト活用の研究や開発が進められ削減、が図れるのではないかと思います。	個人	311
	自動車リサイクルシステムの最も重要な点は、ASRの埋立処分量を如何に減らすかということにあるかと考えます。ASRの削減がうまく進む為には、減量化手段とASRの内容が一致することが必要です。そのために現状の再資源化事業者の再資源化手法を把握することが先決であり、どのようなASRの内容であれば受け入れるか、公表してもらう事が大事です。	個人	312
	ASRの引き取り条件 引き取り対象ASRは、その製造業者又は輸入業者に由来するASRについてのみ責任を負うシステムが必要です。又、引き取りASRの内容、水分、場所、等多くの条件についての基準を設定することが重要です。	個人	313
	シュレッダー事業者はASRの減量化のため、金属回収率のさらなる向上に向けて努力すべきと考えます。これによりリサイクル率も向上します。また、ASR処理時の環境影響を低減させるために、ASRの品質(成分、性状等)を適切に維持するような努力も行うべきと考えます。 いずれにしても、関係者がお互いに協力しあって、ASRリサイクルを円滑に推進されるようお願いいたします。	個人	314
	4)Thermal Recycle、技術的に満足得られるもの、複数出現し実現可能となってきた。財源と許認可の問題もあろうが、Bottle Neckは、投資に見合うだけのASR集荷可能かどうかということではなかろうか。 集荷不足は、採算を悪化して設備投資のふんぎりができない。本質的には、一廃も産廃も同一であり、現在混合処理が認められていないことが障害となっている。短期的に見れば、ASR一廃の処理 装置での処理可能となれば、全ての負担遥かに軽減でき得る。	団体	315

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	適正処理はもとより、廃棄物処理に際しては社会的コスト軽減を目指すべきであり、処理方法は輸出も含めて多角的に検討されるべきであると思います。ただ、国内同様シュレッダー処理と同じく排出事業者から最終処分まで明確にされた上で責任は果たされるべきであると考えます。同じ土俵で適正処理をベースに自由競争をさせて貰いたい。 ① 実際、カープレスの鉄鋼メーカー投入及び輸出においても排出事業者に責任が及ぶ旨、明確にして頂きたい。 ② 契約書、マニフェスト伝票には具体的な処理先（鉄鋼メーカー名、海外での処理先、最終処分方法等を記載し排出事業者に明白にさせ責任の所在を明らかにさせる事。 ③ 鉄鋼メーカーにおいてはダイオキシンの測定を的確に実行して頂く事。 ④ カープレス輸出の法的判断（必要許可関係等々）を明確にすること。	企業	316
	① カープレスの輸出に要注意 わが国のELVガラはシュレッダー処理されて、電気炉に販売されることが普通の流れであったが、ASRの埋め立て処分場が逼迫したこと、埋め立て費用が高騰したことから、これをプレス加工して輸出する量が増加しつつある。出荷先としては主として韓国、米国であり、シュレッダー材として使用されていると思われる。両国はOECD加盟国であり発生するASRの処理能力ありとして、とくに、輸出を規制する動きはない。しかし、最近になって中国をはじめとする周辺国から、カープレスの引き合いが殺到している。シュレッダー破砕後のASRが適正に処理されていれば問題ないが、何年か後に不法投棄が発見されて、これの処理が国家間の問題となっては今回の措置がしり抜けとなりかねない。最終処分を確認しうる輸出業者を認定するか、個々の輸出案件を審査する機構が必要となる。 ② カープレスの製鋼炉への直接投入も要注意 カープレスが国の内外を問わず、転炉、電気炉、平炉に直接投入されている事実がある。カープレスに含むASRを安全に焼却しうることの確認を取り付けることが必要である。もし適切でない処理があったとしても、焼却処理はその証拠を残さないだけに対策には急を要する。まして、シュレッダー設備のない国への輸出は間違いなく直接投入されていると見るべきである。まともな商品であるか、廃棄物まがいの疑似商品であるかは、その使用方法で決定される。カープレスの流通を安易なASR処分の一法として捉えてはならない。	団体	317
	再資源化者の環境保全・コスト低減への自発的な意欲を削ぐ恐れはないのか疑問。 実際、ASRの処分問題をリスクと考えると同時に、ビジネスチャンスと捉え、自らの投資によりガス化溶融炉等を設置している事業者も存在する。このような事業者のASRを本法（案）ではどう扱うのか？彼らの事業展開に大きな影響を与えるのではないか？（この制度の目的は、現在、破綻が危ぶまれるELV処理インフラを回復させると共に、現行インフラの高度化を促すインセンティブとして作用させることも重要ではないのか。この部分は今後の政令化・運用面において、上手い仕掛けが組み入れられる事を期待します。）	個人	318
	シュレッダーの処理は、シュレッダーを自動車製造事業者が引き取ったからと言ってリサイクル実効率が９５%に向上は困難。関係する全ての事業者が利益確保を優先させるのではなく、リサイクルの重要性を踏まえてリサイクル率向上を達成させため、明確な規制を作った方が良いと思います。	個人	319
	シュレッダーダストの最終埋立処分量の極小化を標榜しながら、極小化の具体策を示さず、処理受託業者任せ。（使用済み自動車リサイクル・イニシャチブで２００２年以降の埋立処分容量を１９９６年の５分の３以下に目標設定済）	個人	320
	解体業者はメーカー種別にASRを分類できるのか。メーカーはASR原単位を設定すべきである。	個人	321
	1. 標記、＜新たなリサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方＞(案)においては「埋立処分の極小化」を目標にしており、これは日本国並びに人類にとって喫緊の課題であるので、できるだけ早く法制化を完了させ、実効の上がるものにしていただきたい.	個人	322
	昨今、自動車に関係する環境問題として、地球温暖化への影響やフロン放出によるオゾン層破壊、ディーゼル車の排ガス問題問題としてNOx、PMの排出規制などの報道を目にします。 また、リサイクルも我々の生活に大変大きな影響があると認識しておりますし、最近家電でもリサイクル法が制定されるなど、自動車のリサイクルも問題になってきていると思っています。 いま、国では自動車のリサイクル法を制定する方向で検討されていると伺っており、早急に制定することを期待します。 制定に当たっては、生活者が安心して生活できる環境と個別の産業に負担をかけないこと言い換えれば、日本の基幹産業と言われている自動車産業の発展に寄与することが、今の経済情勢を回復するためにも非常に重要なことだと考えています。	個人	323
	自動車に関する環境問題は、フロン放出によるオゾン層の破壊・CO2排出による地球温暖化への影響やディーゼル車によるNOx排出規制などが、新聞紙上によく出ています。自動車の不法投棄についても、日常生活で目にすることがあります。日本にとってリサイクルの仕組みを作ることが、将来のためにも必要です。また、各自動車メーカーが、環境に優しい車を作り続けることを期待します。	不明	324
	・早期に具体的な対応策を示し、実行に移されたい。 ・環境問題の重要さを考えた時、それに関係するものの制度上の位置付けの創設について早急に対応すべきだと考える。 ・年間500万台にも及ぶ車両が排出されていることを考えると、対応時期は1日も早い対応が必要だと考える。 ・使用済み自動車については、逆有償を前提に話しを進めていかないと現状とかみあわないのではないか。 ・法律で徹底を図らないと難しい。	団体	325
	シュレッダーダストの最終処分場は日々逼迫し、高騰している。高騰すればする程、放置自動車は増加。又、その隙間を悪質業者が不法行為を行ない適正業者の経営が圧迫されている。従って、一日でも早い時期に法案をまとめ施行される様お願いしたい。	企業	326
	一人の自動車を使用する者の立場として考えるに、まずは我々自動車を使用するものが責任を持って購入から処理にいたるまで責任を負わねばならない問題と考えます。例えば不法投棄車両増加の原因について、まずはその原因を十分に調査・分析をしかるべき機関によって行わなければならないと考えます。その機関にて今後の車両廃棄に関する不正を防止につながる法の整備・策定をお願いしたいと思います。環境問題や交通上の問題、また、防犯など私たち住民の生活環境に大きな悪影響を及ぼしています。現在も地方自治体が自動車関係機関の費用を受けながら回収や処理を行っているといったことはメディアを通じて聞きますし、そのことに関しては理解はしますが、早急に対処できるような法律の策定をお願いしたいと思います。		327
	今後本案は更にブラッシュアップされ法制化に向けた準備が進められると認識しておりますが、不法投棄を始めフロン問題、ダスト問題等々待ったなしの深刻な問題に直面しており且つ先進諸国に比べ後塵を拝している現況の中、「スピード」は極めて重要な要件と考えます。是非是非「施行化」までの最短化のご努力を祈念するものであります。	企業	328

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	回収金属の受け皿となる製鉄業や全国でも有数の管理型処分場を有する本市でも,鉄スクラップ相場の低迷やシュレッダーダストの処理困難性から処理コストが上昇し,将来のリサイクルシステムの一翼を担うべく適正な処理を行っている自動車解体事業者やシュレッダー業者の経営が圧迫され,事業の継続が困難な状況にある例も見受けられる。 報告書においても法制度化について触れられているが,新たなリサイクルシステムを地域において円滑に推進する立場からも,可能な限り早期の法制度化を実現していただきたい。	自治体	329
	自動車リサイクルシステムの確立は、すでに不法投棄などの問題が生じていることからも、早急に対応すべき課題であると考えます。法律の早期の施行を要望します。	個人	330
	自動車リサイクルはASR不法投棄問題に端を発したものであり、ASR処理が確実に実行されなければ解決しない。 したがってASR処理施設体制強化を第一として、確実化してから法施行すべきである。	個人	331
	最近のゴミ問題を考えるにあたり、資源の少ない日本においては、一度使った資源を、上手に再利用する等の工夫が必要です。限り有る資源を上手に使う方法として、リサイクルの枠組みをしっかり築くことが重要です。枠組みの構築に向けては、自動車メーカー、自動車ユーザー、リサイクル業者等の関係者のモラルが維持され、効率的で環境にやさしいものに、ぜひしてもらいたい。	個人	332
	環境負荷物質の低減は、積極的に実施すべきだと考えます。しかし、環境負荷物質の決定に当たっては、学識経験者や専門家や自動車メーカーの意見を充分聞くべきだと思います。特に自動車メーカーは、鉛の削減において、自主行動計画を発表してそれに基づき成果を上げてきている実績から環境問題に積極的と思います。法制化も必要ですが、自動車メーカーの積極性を生かすための法制化とすべきと考えます。何が環境負荷物質で何がそうでないのか、どの部品を規制すれば良いかなど、EUやアメリカでの議論を踏まえて、充分に議論し、一般市民にも解る形にして欲しいと希望致します。	個人	333
	昨今の不法投棄自動車が増加している背景には、使用済み自動車の価値が低下していることが原因であると、新聞等で読みました。資源の少ない日本において、一度使った資源を、上手に再利用する等の工夫が必要だと思います。限り有る資源を上手に使う方法として、リサイクルの枠組みをしっかり築くことは有用なことだと思います。枠組みの構築にあたっては、関係者のモラルが維持され、効率的で環境にもやさしいものとなるように検討が進められ、豊かな日本社会を築くことに貢献するようなものになることを期待しております。	個人	334
	それ相応の費用を使用者に負担をせまるわけですから、分かりやすいシステム構築を考えるべきだと思います。また、最近時問題視されている過度な行政の関与はなくし、リサイクルシステムが自主自立していけるようなシステムとする必要があると考えます。	個人	335
	新たな自動車のリサイクルシステムは既存の関係者の役割分担等法制度上の対応は必要であるとの考え方は支持する。適正なリサイクルを効率的、実効性を備え関係者にとって公平な枠組を構築する法制度を期待します。	企業	336
	自動車の生産から廃棄までに関係する各省庁間の連携を高めるためのプロジェクトチームを設け、使用済み自動車の取扱・処理が適正かつ、効率的に処理が出来るルール作りを期待したい。 （理由） 例えば、オイル類・エアーバック類は、個体・液体であり、処理費を徴収すれば、廃掃法上の対象（厚生省）になる。 しかし、フロンは、処理費を徴収しても気体であるから、対象（環境庁）にならない。 また、使用済み自動車と言えども、引取りに際し、処理費として排出者から処理料を徴収すれば、車両法の登録に関係なく廃掃法上の適用を受ける。（厚生省見解） しかし、抹消登録手続きが完了するまでは、処理費徴収に関係なく自動車として運行の用に供せられる。（運輸省見解） と、全く同じ処理をするにも、省庁間の見解が異なり、これら業種の許認可にも色々と問題が生じていることである。	団体	337
	真っ当な業者が不利益を被らない仕組み すでに前段で申上げた通り、本法律制定の目的は、あくまでも『使用済み自動車の適正な処理とそれに伴う3Rの促進』にあると思います。法の精神に照らし、単なる儲け仕事と見て参入する人々に対してどのような歯止めがかけられるのか、また、既存の業者（レッカー業者等）として実績がありながら、新たな登録制度によってその権利が失われる、ということのないよう、きめ細かな事前調査を望むものです。また、登録者の非登録者への業務委託、といった点についても明確な解釈が求められます。 いずれにしましても、登録者が違法行為をなし、指導でも改善がなき場合は、罰則もさりながら、即登録を取り消す、という措置を盛込むようお願いしたいと思います。過去の議論でも正直者が馬鹿を見ない制度の必要性を多くの皆さんが要望しておりま	団体	338
	システムの流れが点検できる仕組み ただ、今後、制度の運用において、このような実態を誰が責任を持って監督・把握するのか、という点で十分な配慮を願うものです。 仮に行政としての実情調査等が行われる場合には、私どもとしても、できる限りお手伝いをする所存であり、新法制定の実を上げられることを望みます。	団体	339
	悪徳バイヤーの締めだしを 日本の良質な使用済み車を求めて海外からのバイヤー達が入国してきていることはご承知の通りです。こうした海外からのバイヤー達が買い取った使用済み車を適当な空き地で解体し、廃油・廃液・フロンを垂れ流しにしている実態を見過ごす訳にはいかないと思います。また彼らのために積極的に土地を貸りる手続きを手伝ったりする日本人がいることも事実です。これらの跡地は、恐らくまた莫大な費用をかけなければ、再利用は不可能だと思われます。 こうした連中たちを締め出すか、ないしは国内法を順守しつつ商売ができる措置（法律）をお考え戴かなければならないと思います。	団体	340
	（デポジット法）形式による早期の法制定を希望する。	団体	341

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	最後に自動車リサイクル法構築に向け、これから鍵を握るのは自動車解体処理業者とシュレッターダストメーカーであると思われる。ドイツのように約5,000社の自動車解体処理業者があると言われていて,その殆どは従業員10名以下の零細企業で、実際環境法、廃棄物処理法などの法秩序に基づいて解体作業をしている事業者は全体の20%に過ぎない。その為1997年7月に可決された"中古車廃棄制令"で解体業者の認定に厳しい基準を設けた為1998年4月の制令までに解体業者として認定を受けたのは約150社に過ぎなかった。公認事業者が少なくなった為解体料金が一時400%高騰し、制令による矛盾も出ているが自動車リサイクルをスムーズに促進させるには、致し方ないことだと思う。日本もドイツの例を参照にしながら、解体事業者に法秩序に基づいた処理法を徹底させる必要がある。 A.S.Rでの課題は、いかにダスト品を細かく分別できるかに左右される。現状風力、磁力、振動、回転ふるい等の分別が行われているが、プラスチック類中心に言わせてもらえば、PP,PE,ABS他が混ざった状態で出てくることが多く、当然マテリアルリサイクルは不可能。しかし、今後2006年目標のリサイクル率を考えれば、プラスチック類を無視しても達成できるが、前にも述べたように自動車軽量化とプラスチックは密接な関連にあり、今後どの分野でも積極的に使用されていくと思われる。自動車リサイクル法制定後、プラスチックの処理問題が環境維持に影響を及ばせないように今から考えて欲しい。	企業	342
	新しいリサイクル技術・方法等への柔軟な対応が可能である制度設計であるべき。 将来の適正な処理・リサイクルを考えるとELVにシュレッダー工程を適用することが適切かどうか疑問。また、現状でもASRという計量／扱いが困難な物を対象として法制化、管理する事が可能なのか？最善の方法か？フロン・エアバッグ引取りと同じく、再資源化者に対する高度化／コストミニマム化努力へのインセンティブになるのか？等を考えると、例えば「ボディー殻」の引取りも可能となるような柔軟な制度化が望ましいのではないか。	個人	343
	現在の実態としては、逆有償化により、ユーザーが廃車費用を支払うのは廃車時に限られている。廃車する際に新たな費用負担が生じることを嫌って不法投棄される使用済み自動車があることは否めず、リサイクルと不法投棄防止の一体的な制度化が必要である。 新たな自動車リサイクルシステムが実施されると、これまでは個別商取引の中で必ずしも意識されていなかったリサイクルに関する費用の負担が、全てのユーザーに強く意識され、関心をもたれるようになること自体は、循環型社会を目指すうえで好ましいことである。しかし、費用の徴収時点を排出時に設定することは、費用負担を嫌うユーザーの不法投棄を助長することはあっても抑止することはない。また、任意の時点での徴収も、ユーザーの意思で時期を決定できるのであれば、結果として排出時負担となるおそれがあり、採用すべきではない。	団体	344
	現予想では、2002年5月立法化制定、施行が2003年又は2004年との動向のようですが、費用負担者としての国民の納得の行くシステム確立のため、拙速を避け、充分なる猶予期間をもって、関係事業者がシステム運営に自信をもって適正に関与できる新システムの稼動が期待されます。	個人	345
	法規施行は関係者が確実に実行できる時点で行うべきと考えます。 施行前の猶予期間として、関係者は各々の役割分担の改善を進めるべきではないかと思います。	個人	346
	ASR処分場の逼迫状態を考慮すれば、早急な法規化が必要であるが、 確実に実行できる施行期日の設定が必要である。（関係者の体制準備期間、例えばASR処理施設の拡大等）	個人	347
	リサイクル関係業者が必ずリサイクル実行できるインフラが整備されてから法施行の期日を設定して頂きたい。決して不法投棄できないシステムが必要であると思います。	個人	348
	自動車リサイクル関係者は各々の役割を果たすべきであり、また、法施行は必ず実行できると考えられる期日設定が必要であると思います。 そこまでの猶予期間は既存のインフラでの不足部分の改善に充てるべきと考えます。（例えば、シュレッダーダストの処理施設の拡大等）	個人	349
	法施行は現実的な期日設定が必要であり、また、関係者への官側の指導が必要と考える。（例えば、ASR処理施設許認可取得日程など）	個人	350
	家電リサイクル法のように、一般ユーザーへの周知徹底期間を設けて施行すべきと考える。 その間、関係者はインフラ整備の確実な実行準備をすべきである。（例えば、ASR処理施設許認可取得日程等）	個人	351
	法制化に関しても慎重に議論した上で、実効性の伴った活動のできる内容ができてからとすべきです。法制化を急ぐあまり実態にそぐわない内容となっては、本末転倒となってしまいます。	個人	352
	自動車リサイクル関係者は各々の役割を果たすべきであり、また、法施行は必ず実行出来ると考えられる期日の設定が必要と思います。そこまでの猶予期間は既存のインフラでの不足部分の改善に充てるべきであると考えます。 （たとえば、シュレッダーダストの処理施設の拡大等）	個人	353
	一旦、制度を確立するとその制度の変更は事実上、非常に困難であるばかりでなく、処理事業者等の設備投資には長年の償却年数が必要となるため、20～30年先のビジョンの提示とそれを見据えた制度作りが必要ではないか？	個人	354
	法制化は、官指導で関係者の準備が確実に行われた後とすべきと考えます。（例えば、ASR処理施設許認可取得日程など）	個人	355
	現在の解体業の実態と将来の高度化の観点から、基準の内容ならびに適用時期の決め方には慎重かつ柔軟な取組みが不可欠と思います。つまり、あるべき姿は当初から明示しつつも一気に厳しい内容の基準を導入するのではなく、時間的にいくつかのステップを踏んで漸進的に高度な内容としてはいかがでしょうか。そのようにして既存の解体業者に時間的な余裕を与えることが、社会的な混乱を避けながらしっかりした日本モデルを作り上げることになると思います。	個人	356
	もちろんエアバック・ASRも同様に考えます。よってフロンの回収・破壊のみ先行した二重規制にすることなく、フロン対応も包含した「自動車リサイクル法」の早期実現に向け、各関係者の皆様の更なる努力をお願いし実効ある合理的な自動車リサイクルシステムの構築に期待したいところです。	個人	357

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	JAIA／ACEAは、フロン回収・破壊の単独法が論議されていることを承知しています。私共は、フロンの処理は自動車リサイクルの過程に統合されることが最適であると確信します。万が一単独法が採択される場合は、このワーキンググループの提案に整合した条項を設けるよう、あらゆる努力を注ぐことを望みます。	団体	358
	フロン対策は各分野に横断的なフロン法のもとに実施すること オゾン層破壊や地球温暖化への影響が非常に大きいフロンについては、無色無臭の気体であるという特性も十分に考慮し、またカーエアコン以外でも大量に使用されていることを踏まえて、すべての使用分野で横断的に大気放出を禁止し、確実に回収破壊が担保される措置が必要です。 また、カーエアコンのフロンについては、94年の旧通産省の化学品審議会において、自動車業界では75%というフロン回収率を目標としていました。しかし、96年の回収実績は20%、その後構築された「カーエアコンの特定フロン回収促進プログラム」の実施後も99年でわずか18%（当会の算出では7%）という非常に低い値です。フロン対策は、経済的なインセンティヴを導入したフロン放出禁止を目的とする法律のもとで、緊急に対処すべきであり、自動車本体の不法投棄やリサイクル率を高めることを目的とする自動車リサイクルの法体系とは別に、確実にその処理を担保すべきです。	団体	359
	「自動車リサイクル法」施行以前に、“フロンに関する法”等が施行される場合、その内容と「自動車ﾘｻｲｸﾙ法」内容との整合化を はかって頂きたい。	個人	360
	「自動車リサイクル法」施行以前に、“フロンに関する法”等が施行される場合、その内容と「自動車リサイクル法」内容との整合化をはかって頂きたい。	個人	361
	有害物質処理は特別法で実施すべきです。有害物質対策が自動車リサイクル制度でできないことは、その達成目標や手段が示されていないことから明らかです。先行する家電リサイクル制度でも、法律にはフロンも鉛も定められず、政省令で処理をすることだけが定められたとはいえ、回収率も規定されず、実効性ある規定とは到底いえません。 有害物質の処理対策は別の制度で厳しく規制を定め、自動車リサイクルをもって処理されるとの幻想は捨てるべきです。幸い、フロンについてはフロンを回収・破壊する制度が別に提案されていますので、フロン対策はそうした特別の制度に任せるべきです。	団体	362
	フロンについては二重の法規が施行されようとしている。リサイクルに関しては実行可能なものとして一元化すべきである。施行期日もそこに合せるべきである(インフラが二重構造とならぬよう、官指導で誘導願いたい。)	個人	363
	「自動車リサイクルシステム」として示されたたたき台では、自動車リサイクルシステムの中にフロン回収が組み込まれ、自動車リサイクル法での義務化の対象になっています。しかし、制度としてはフロン回収について一切ここで位置づけるべきではなく、フロンの大気放出を禁止するための制度は、自動車リサイクルとは切り離すべきだと考えます。 なぜなら、自動車リサイクル法の目的は、自動車の不法投棄を防ぎ、リサイクル率を高め、シュレッダーダストの量を極小化することであり、フロンの対策とは異なるからです。フロンについては自動車以外の製品でも使用されているため、横断的なフロン対策の法律が必要です。 フロンの大気放出を規制する法律は、フロンの大気放出を禁止するのと同時に、フロンの回収・破壊の基準を設定し、フロンの回収破壊システムを構築して確実なフロン回収・破壊を担保するための法律とし、個別リサイクル法に平行あるいは優先して行うべきです。 二つの法律が存在するからといって自動車解体の作業効率が落ちるということはあり得ませんし、自動車の解体作業とフロン回収の一体的な作業ができなくなるわけでもありません。むしろ分けることによって、フロン回収・破壊の実効性を確保するとともに、ユーザーにとっても透明性が高まるはずです。	団体	364
	「フロン法」と個別リサイクル法との法体系は別にすべきである ・材料リサイクルの推進と、有害物質の処理とでは対策も処方箋も異なります。フロンの処理、カドミウムの処理、などの有害物質対策は、リサイクルの「ついでに」行うような軽い問題ではなく、並行してあるいは優先して特別に行うべきものです。 ・「フロン回収・破壊法」はさまざまな用途で使用されるフロンの大気放出を禁止し、回収・破壊することが目的であります。フロン回収とリサイクル事業の作業を同一事業者が行うことがありますが、「フロン回収・破壊法」と自動車、家電など各個別のリサイクル法と別な法体系をつくるによって二重規制になることはありえません。 ・フロンはオゾン層破壊および/ないし地球温暖化を促進する有害物質であり、法規制の無い現在日々多くのフロンが大気に放出されています。一日も早く「フロン回収・破壊法」を制定することが地球環境保全に寄与することだと考えます。	団体	365
	フロン・代替フロン対策は各分野を包括するフロン法のもとに実施すること フロン・代替フロンはオゾン層破壊や地球温暖化への影響が非常に大きい物質であり、自動車本体のリサイクルを促進することを目的とする自動車リサイクルの法体系とは別に、すべての使用分野で包括的に大気放出を禁止し回収・破壊を義務付ける法制度が緊急に必要である（このような法制度がないのは主要先進国では日本だけである)。2つの法律が存在するからといって自動車の解体・リサイクルとフロン回収の一体的な作業ができなくなる訳はない。むしろ法律を分けることによって、自動車リサイクルとフロン回収・破壊の両方の実効性が確保でき、ユーザーにとっても透明性が高まるはずである。	個人	366
	今回、自動車リサイクルの仕組みの中で、フロン回収・破壊についても同様のシステムで一体的に取り扱うようになっています。しかし、フロン（CFC・HCFC・HFC）は有害物質でありながら、無色無臭の気体で取り扱いには大変慎重さを要することが見落とされているように受け止められます。 フロンは自動車だけでなく広範な用途で使われていますが、現在ほとんど実効性のあがる対策が取られていないことから、地球環境へ大きな負荷を与えています。これまで放置してきたこと自体大問題であるわけで、この深刻な問題に一刻も早く対処するためには、自動車リサイクルの仕組みで他の有価物と一体的に扱うことを前提にする以前に、効果の上がるフロン対策の在り方と仕組みをまず検討し、整備することが先決であり不可欠です。 以上を踏まえると、フロン対策を自動車リサイクルと一体的に扱うことには無理があると考えます。自動車リサイクルの枠内だけでフロンの問題を捉えるなら、フロン問題の本質的な解決はありえません。 フロン対策は、自動車リサイクルとは別に、最も早急に確実に効果の上がる仕組みを検討し、別個の法体系の中で位置付けるべきです。	個人	367

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	新しい仕組みを作ったり運営する場合には、行政が関与していますが、その関与度合いが大きすぎると、産業の適正な発展の阻害要因になりかねません。 そういった意味で、今回のリサイクルシステムの運営にあたっては、極力行政機関の関与がないようなシステムの構築を考えるべきだと思います。 特に、基金化などはもってのほかで、昨今、社会問題になっているKSD問題の二の舞になる可能性が懸念されます。また、行政改革の流れにも反るものと思います。ぜひ、無駄のないすっきりとしたわかりやすいシステム構築の検討をお願い致します。	個人	368
	リサイクルシステムの運営にあたっては、行政機関の関与がないようなシステム構築を考えるべきだと考えます。基金化などは、やめて頂きたいと思います。今、社会 問題となっているKSD問題や道路公団の二の舞になる可能性が懸念されます。また、行政改革の流れにも反します。	不明	369
	何か新しい仕組みを作ったり、運営する場合には行政が関与しますが、その関与が大きすぎると、産業の適正な発展の阻害要因になります。今回のリサイクルシステムの運営にあたっては、行政機関の関与が極力ないようなシステム構築を考えるべきだと思います。基金化などはもってのほかで、KSD問題の二の舞になる可能性が懸念されますし、行政改革の流にも反します。無駄のないすっきりとしたシステム構築の検討をお願いします。	個人	370
	確実にフロン回収・破壊するためには資金の担保が必要 フロンの不正放出を防ぎ、回収を確実に行うためには、フロン回収に経済的インセンティブを働かせることが必要で、回収・破壊を確実に行う回収業者に費用が支払われるしくみにする必要があります。その資金として、あらかじめ新車に上乗せして徴収した費用を担保する必要があります。	団体	371
	今後、検討をするべき点は、しくみをきちんと、作ることです。自動車メーカーの役割、お客様の役割、業界団体の役割、解体業者の役割等々、役割分担をはっきりと、するべきです。そのあたりがあいまいなので、入らない迷惑を掛けたり不愉快な思いをするに至っていると思います。	個人	372
	それぞれの役割分担をはっきりとするべき時期に来ていると思います。廃車になった車が、無駄のないリサイクルができ、環境負荷に配慮がなされたリサイクルが大切だと思います。合理的であり、強固なしくみを作るべきだと思います。	個人	373
	適正処理に対する規制の強化 産構審の管轄ではないかも知れないが、環境浄化のためには規制と罰則の強化はやむを得ないだろう。	個人	374
	最後に、今後検討すべき課題として、何か新しいしくみを作り、運営する場合には、行政が関与しますが、今回の自動車リサイクルシステムの運営にあたっては、極力行政機関の関与がないようなシステム構築を考えるべきだと考えます。また、徴収した費用の基金化などは、もってのほかで、今、社会問題となっているKSD問題と同じようなことになる可能性が懸念されますし、行政改革の流れにも反します。無駄のないシステム構築の検討をお願いします。	個人	375
	何か新しい仕組みを作ったり運営するためには、行政が関与し増すがその関与が大きすぎると産業の適正な発展の阻害要因になると思います。今回のリサイクルシステムを運用するにあたっては、極力行政機関の関与がないようなシステムの構築を考えるべきだと思います。基金化などはもってのほかであり、今、社会問題にもなっている、KSD問題の二の舞になる可能性が懸念されます。無駄のないすっきりとしたシステムの構築の検討をお願いします。	個人	376
	フロン・エアバッグ等との表現がありますが「等」は何を想定されているのでしょうか？例えば厚生省平成5年のガイドラインに記述されている対象物も環境保全やリサイクルの視点からは大変重要であると認識していますが、これらを「等」に包含させ「法規制」化すると整合化も出来、よりよいシステムになるものと考えます。	企業	377
	何か新しい仕組みを作ったり、運営する場合には、行政が関与しますが、その関与が大きすぎると、産業の適正な発展の阻害要因になる。自動車リサイクルシステムの運営にあたっては、極力行政機関の関与がないようなシステム構築を考えるべき。基金化などは、もってのほかで、今、社会問題となっているKSD問題の二の舞になる。また、行政改革の流れにも反する。無駄のないスッキリとしたシステム構築が不可欠。	個人	378
	有る程度の法整備は必要だが、市場の原則を生かす意味からも最小限のものでなければならないと思います。この観点から処理に携わる関連事業者の自助努力（経済的な）を期待するものと（法律に期待するものとを分けておくべきであります。 例えばフロン、エアーバックの様に資源としての価値より環境負荷の方が大きい、または危険性のあるものについては法律規制対象として、またオイル、クーラントなどの市場価値が有るもの又は生まれる可能性があるものは、極力市場原理に委ね、既存のインフラの活用と尊重を前提にしたリサイクルシステムにするべきであると考えます。	個人	379
	使用済み自動車をなぜ法制化によって取り扱いをしなければならないのか。年間約500万台の廃自動車を現在まで、大きな規制がない状況化で取り扱いを行って来た。ELVは資源の固まりである。正しい規制によって取り組めば、再資源はもとより、環境破壊や汚染を防ぎリサイクル率の貢献につながる。 鉄クズ市場の低迷や放置車両更に、ELVの保管状況が環境・景観を阻害して住民からの苦情が耐えない状況を踏まえて、なんらかの環境対策を構築しなければ更なる、環境劣化が進行する。問題は、使用済み自動車を法制化により取り扱うことによって、現状の自動車解体業界の状態では、弊害が発生することが予想される。だが、環境劣化を防ぐためには、法制化は必要である。	団体	380
	① マニフェストシステム 一台一葉のマニフェストは、使用済み自動車が自動車という特性を失う手前まで、すなわち解体事業者までは機能しますが、それ以降の流通過程ではまったく意味をなしません。排出者から中間処理業者にいたる各段階で、無駄な作業を強いられるばかばかしさに適正処理の意欲を削がれています。解体事業者以降は同じアイテムではないとの観点から、もっと合理的な無駄のないシステムを考えるべきです。	団体	381

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	マニフェスト制度 様式）の簡素化を図るために、 使用済み自動車抹消証明書」交付制度を創設すべきである。 理由） 使用済み自動車のマニフェスト制度 様式）が改正され、平成13年4月1日から施行されることになりましたが、実際に現場で取扱処理するに当り、これだけの詳細な内容が整理出来る解体事業者は、何%有るか、はなはだ疑問である。もっと、簡素・簡略化すべきである。 このため、 ①15条抹消登録の申請手続に対し、 使用済み抹消の証明書を交付する。」 ②証明書交付に合わせて、廃棄処理手数料 全国一律の料金）を徴収し、証明書プラス処理手数料領収書とする。 ③ 使用済み抹消の証明書」をマニフェストに添付して、廃棄物の処理認可を受けた運搬 処理業者に処理依頼をする。 ④抹消証明書の添付のない使用済み自動車を解体処理した場合は、厳しい処分対象とする。 こうした手続改正により、使用済み自動車の実態が把握出来ることとなり、また、マニフェストも誰にでも容易に記載できる様式にすることにより、解体関係業者に対する負担を軽減することが出来る。 注 現在、自動車の継続検査手続申請をする場合、自動車税の納税証明書を必要としていることから、この制度に準じた手続なら、容易に応用が出来ると考えられる。	団体	382
	原則的には、各自が使用した責任から負担を行うことが当然である。一般廃棄物に対して消費者側として環境保全の観点から処理費の負担は定着されている。問題は、処理費を受ける業者が正しい状況で処理 処分を行っているかをマニフェスト 管理票）の運用によって透明化事業に努めなければならない。	団体	383
	商用車は廃車時シャシーと架装物が別個に市場に排出されます。その為、マニフェストもシャシー部分と架装部分とに分けた方式を提案します。	個人	384
	適正処理システムの在り方と管理票の取扱いについて そもそも使用済み車適正処理システムが改めて検討されねばならなくなった背景には、ディーラーがエンドユーザーから処理費用を受け取りながら、それを処理費として解体業者に回さなかったことが、大きな要因の一つとして存在しております。 その意味で、管理票の運用について、本来、どう見ても 廃棄物としてしか受け取れない使用済み車」までも有価の対象とするディーラーの横グルマは私どもとしても見過ごすわけにはいきません。悪質なディーラーは新聞紙上で公表していくくらいの覚悟で取り組みたいと考えております。そういう事態が起きないよう、ディーラー各社は、新たな法律を順守して頂くことを強く希望するものです。 また、有価についても、妥当な価格であるかどうか、裁定するシステムも考えられる必要があるかも知れません。 最後に、その管理票についてですが、いずれはペーパーレスになるよう配慮を願うこと、通信手段としてはインターネットで自由にアクセスできること、データーはフロッピーでも管理できることを望みます。そして何よりも管理票は、その目的以外にどこかで使用されることのないよう、法律の元に監視されるべきだと考えております。昨今、極めて重要なデーターが漏洩し、売買の対象になっているなどの不祥事が多発しております。念には念を入れた体制が強く望まれます。	団体	385
	マニフェスト 管理票）は、廃棄物処理法に規定されている 情報処理センター」を活用してペーパーレスとすべきである。現在使用されている様式では関係者に労働とコストがかかり過ぎる上、ペーパーの保存及び監査は、ペーパーの量的膨大さのために放置されて現実的意味を失っている。 使用済み自動車1台につき1枚のマニフェストが作成され、最終処分場でのシュレッダーダストの受渡しの確認に受領印の押捺が要求されているが、トン数ベースで受渡しされるシュレッダーダストに個別自動車の排出分を確認することは実務的に不可能である。不可能なことを法律が求めることは避けなければならない。 シュレッダー事業者が処理した使用済み自動車の台数とシュレッダーダストの引渡し量との間に合理的な量的バランスが推定できれば可とすべきである。	団体	386
	② 情報ネットワーク 国内で使用される自動車は、軽自動車から大型トラック、バスにいたるまですべて登録 届け出の対象となっているという事実があります。このデータを抹消登録以降も活用し、永久抹消になった車両の流通経路をすべてコンピューターで結ぶことが検討されるべきです。専用ソフトが必要なことはもちろんだと思いますが、専用のハードを開発することによって誰でも参加できるコンピューターネットワークが可能になるのではないでしょうか。	団体	387
	その車の 価値』を誰が判断するのかを明確にしてほしい。	個人	388
	本案を通して流れる思想はフロン・エアバッグ 等）並びにASRリサイクル費用が適正に還元されれば、後は 有価物」として市場原理の中でうまく循環するものと整理されておりますが、この原点は中古パーツの流通の存在とその流通規模を全廃車台数で除した1台当りの平均的価値論から整理されたものと想像しております。確かに比較的 質」の高い売れ筋の廃車からは相当に多くのパーツが回収され流通しておりますが、大半の廃車はパーツ一つ取れない 質」であることも事実であります。加えてこれら廃車の 質」は一般的に地方に行くほど低下傾向にあり、当社が立地する九州或いは沖縄は典型的な地域と認識しております。要するに 有価物」としての 価値額」には相当のレベルでの 地方格差」が存在し、平均値から下方乖離していると言えます。当社は営業開始以来、質の高低やパーツ回収可否を問わず排出される廃車を分け隔てなく処理し、高いリサイクル率の実現に向けた努力にまい進している所でありますが 価値額」の低さに大変苦戦しております。当社は廃車の 有価性」を否定するものではありませんが、 地方格差」の存在に配慮頂き、その点を前提とするシステム構築への工夫 例えばリサイクル率レベルに応じた奨励システムの導入等）をお願いしたい。	企業	389
	リサイクル技術の進歩や効率化が進み、車が処理時に処理費以上の価値を持つ様になることを目指して欲しい。そうなった場合は負担金を無くす。	個人	390

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	シュレッダー事業者のガラ引取り費用はどうなるのか イメージ・チャートでは「シュレッダー事業者」が排出するシュレッダー・ダストは「自動車製造業者・輸入事業者」が、「シュレッダー事業者からの求めに応じ引き取り」することになっております。 「シュレッダー事業者」は「ASRリサイクル事業者」に処理費用を支払わずにダストを「自動車製造業者・輸入事業者」に引き取ってもらうのですから、処理費用分だけ浮くことになります。当然「自動車解体事業者」からのガラの引取り費用は、有価か、最低でもゼロとなるものと、判断しております。 しかし、会員企業からの情報によりますと、「シュレッダー事業者」は「仮にダスト処理費用を負担してもらっても、それはそれで、還元することなど到底考えられない」との見解を示しているとのことです。 これは「有価で回す」新たなシステムの考え方に反するものになるのではないかと考えます。確かにシュレッダー事業者の場合は、不安定な「再生金属等市場」への依存度が高く、現状の価格では経営的にも厳しいだろうことは想像が付きますが、近年は解体事業者同様、有用部品市場へも進出しております。 仮に、ガラの引取りが逆有償となる場合は、私ども解体事業者と十分な話し合いによる合理的な価格でなければならない、と考えるものです。この点については、シュレッダー事業者の団体である鉄リサイクル工業会の真意を明確にして頂きたく、申し入れるものです。	団体	391
	引取者の役割の項に出て来るが、別途徴収されるASR等のリサイクル処理、回収処理を除くと概ね有償になると考えられるとあるが、鉄スクラップ等の価格、回集費等を考えると逆有償のものがかなり排出されるものと考えられる。従って現在の廃棄物と有価物での業の許可等の枠を検討する必要があり、使用済み自動車であれば、有価、逆有償にかかわらず全て同じ取り扱い（マニフェストも含め）にしてほしい。	企業	392
	問題はELVの位置付けである。ELVを廃棄物として捉えるかが焦点となる。検討中の自動車リサイクル法（案）は逆有償の場合は、産業廃棄物とみなすが、有償の場合は、（その他）扱いとして、業許可が必要とは義務付けされていない（業許可を望む）。解体をする際に発生する諸々の物質は有価、無価に係らず有害物が混在している。この現状を明確にしなければ、法制化をする意義が不透明となる。ELVが廃棄処分となる場合は産業廃棄物として認定し、業許可の必要性を検討する。将来的にも取り扱いをする事業者に責任を与える。（業が永続していけるパスポートになる） 課題は、ELVを産業廃棄物として取り扱うことによって、廃掃法による業許可の取得資格である。 自動車解体業界を歴史的に見て、市街化調整地域（いわゆる、建造物が建てられない地区）で業を営んでいる事業者は推定で5割以上あると思う。この様な状況化で廃掃法による業許可取得を義務付けすることは、今以上に環境対策に赤信号が灯る。又、今日まで、ELV（廃棄車両）の処理をもくもく行って来た、我々業界に対する国や製造者責任はないのか。環境問題の「環」を立てに法制化で零細企業の生活権を奪うことを避けて頂きたい。法制化を視野に既存業者が事業を継続できる方策は、『リサイクル・イニシアティブ』の概要に添って、 ・バッテリー ・銅ラジエーター ・鉛製ホィールバランサ ・タンシート製燃料タンク等の有害物の除去を最低でも義務付けする。 廃掃法に基づく業許可の取得若しくは業許可の取得可能な水準を採用させることを明確に認めることによって、図りしれない業者が潤いを受ける。業許可問題が解決することによつて、ELVの処理は順調に推移されると思う。	団体	393
	・「フロンや重金属などの有害物質等環境負荷発生の要因を可能な限り低減するよう配慮した製品を設計・製造する役割を担う」ことは、自動車製造事業者の責務と考えます。 ・しかし、むやみに全面使用禁止等を推進することは、製品（部品）の性能を低下せしめ、燃費・排ガス・安全性等の性能に悪影響を与えることになる可能性が有ります。これら性能の低下は、資源の浪費、地球環境の悪化につながり、本末転倒の結果を招きかねません。 ・以上から、有害物質の使用削減には、①使用実態の調査、②廃止による環境へのメリット、ディメリットの調査、③サーマルリサイクル時の環境負荷及びスラグの埋立環境負荷、④そのまま、又は何らかの後処理を加えた後の埋立環境負荷、⑤代替技術の将来開発計画等を正確に詳細に調査を行い、妥当で適切な削減方針を策定することが望ましいと考えます。	個人	394
	環境負荷物質に関して新たな物質を対象に使用削減を図る場合は、 その物質の有用性(機能、効果等)と環境影響度を十分評価すべきであると考えます。 有用性が高い割には環境影響度が低く、かつ代替コストが高額であるような物質は 削減対象にしないような判断も必要かと考えます。さもなければ、社会的コストが 必要以上に高つくことになります。 以上、各環境負荷物質の有用性、環境影響度、代替技術の進捗状況、経済性等を 十分評価した上での施策が必要であると考えます。	個人	395
	環境負荷物質の低減は、積極的に実施すべきと考えます。しかし、何が環境負荷物質で、何が環境負荷物質でないのか十分な討議が必要と考えます。闇雲に規制するのは、実生活にかえって混乱が生じると思います。と言いますのは、環境負荷物質は自動車のみならず住宅、家具、家電、日用雑貨、等でも使用しているかも知れないからです。自動車ばかり規制するのでは意味がないと思います。　まず、何が環境負荷物質か、技術的な側面からきめ細かく、しかも、早急に議論する必要があると思います。その後、環境負荷物質と認定されたものが何にどれだけ含まれているか、処理はどの様にするか、いつまでに使用を削減するか、などを決めて行くべきだと考えます。EU指令においても当初の案から、技術的な側面から様々な議論を経て適用除外部品等を決定しています。日本においても総合的な見地からきめ細かい審議が必要と考えます。	個人	396
	設計段階から3Ｒ（リデュース、リユース、リサイクル）を意識した物作りが必要であり、原材料や部品を選択する時から有害物質を制限することが必要になってきます。 しかし、材料、部品にどれだけ有害物質が含まれているか、また、自動車に最終的にどれだけ有害物質が含まれているかの把握には長期間かかります。材料・部品・組み立てという一連の流れのなかで、有害物質量を算出するシステムの構築について議論していく必要があると思います。	個人	397
	先日、テレビで報道されていましたが、4月からの家電リサイクル法施行を前にして、家電製品の代替え需要が例年の3倍におよぶ特受となり、古い家電の廃棄も3倍以上に跳ね上がって、廃棄処理に大変な混乱を招いているとのことでした。もし、同様のことが自動車リサイクル法施行前に起こったとしたら家電の混乱どころでは済まない状況になるのは明らかです。我々消費者のモラールにも問題がありますが、家電の二の舞にならぬよう、また、自動車の不法投棄が3倍になってはそれこそ大変です。いまのうちから消費者ならびに各事業者への行政指導が重要課題になってくると思います。	個人	398

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	現状の使用済み自動車リサイクルを更に高度化し、実効有るものにするための法制化の考え方については多いに賛同する所でありますが、実行にあたっては広く国民の及び関係する事業者の理解を得るにための充分な時間が必要であると同時に、システムが円滑に機能すべく充分な準備並びに試行期間が必要と考えます。	個人	399
	リサイクル法施行に際し、費用負担者となる一般ユーザーへの啓蒙を徹底していただきたい。	個人	400
	自動車リサイクルの重要性及びリサイクルシステムの内容について国民の理解を得ることが必要不可欠であるので、広報の充実などが重要である。	自治体	401
	・リサイクルにおける物流を複雑にしないこと 自ら製造又は輸入を行った自動車に関して、フロン、エアバック等（ASRも同様）（途中省略）再資源化事業者から求められた場合には、これを引取り、－－－とあるが家電リサイクル法のようにメーカーにより物流が分かれるような悪システムは避けて欲しい。 メーカーにより物流が分かれるとコストUPを招くばかりでなく、輸送・ハンドリング効率も低下しリサイクルまたは適正処理のための使用エネルギーも増加する事になります。	個人	402
	大半が有価物であるという認識が現実と異なり、ELVの処理（物流）は経済情勢に大きく左右される。物流・価格の調査も踏まえて検討をお願いしたい。	個人	403
	不法投棄を何しろ減らすと言うことが必要であると思います。	個人	404
	最終ユーザーによる不法投棄を防止する観点から、ELVの引き渡しによりユーザーがメリットを受ける仕組み（有償取引）は有効であり、この仕組みは是非実現すべきである。	団体	405
	10年以上使用した車は有価部品の市場価値はない。 従い、有価金属（スクラップ）のみの価値となるが、近年のスクラップ市況低迷に起因してスクラップに要するコストが有価金属の収益を上回ることとなっている。（採算割れ） 解体事業者は、引き取り後未処理のまま放置せざるを得ない状況で、利益を生まない車はいずれ引取り拒否することになり、路上放置等未処分車輌がますます増加する。 これら価値のない使用済み自動車の処理をどうすべきか。 ある一定の年次を超えた車輌は解体費用を支払うべきと考える。	個人	406
	使用済み自動車はシュッレッダーダスト、フロン、エアバッグ以外有償とされているが年間500万台の廃車のほとんどが有価パーツも満足に取れない古い車である事からディーラー及び解体業者が、その様な車の引き取りを敬遠する結果、不法投棄が増加すると予想される。	個人	407
	自動車リサイクルシステムの円滑な運用を確保するうえからも、使用済み自動車の不法投棄を解消するよう、罰則や取締りの一層の強化等を検討する必要がある。	自治体	408
	③ 放置車両撤去システムの改善 ……・現在の放置車両処理システムは、放置された車両がだんだんひどいごみになっていくのを待ってから処理しているようなもので、まったく実情に即したやり方とはなっていません。放置車両については、処理の主体側にもっと強権を与えるべきで、町内会を使った通報体制、警察の間髪を入れない処断、解体業者の協力による素早い撤去などにより、再使用部分の多い状態での処分が可能になり、環境維持、リーズナブルな処理コストが実現できると思われます。	団体	409
	放置車両、放置廃車ガラ等の対策 郊外や山の中で野積みになっている放置車両は「捨ててある」のではなく「置いてある」ものである。したがって、廃掃法等で処罰できない。 しかし、景観上極めて見苦しいので何とか処置したい。冒頭に述べたように、これらこそ自由主義社会における所有権の観点から行政すら手をつけられないものである。日照権だの眺望権だのという権利が認められている我が国であるから、このような観点からでも対策の糸口がつけられないだろうか。	個人	410
	JAIA／ACEAは、そのメンバーは指定法人のコストの分担を要求されるべきではないと考えます。	団体	411
	カープレス輸出、鉄鋼メーカー向け処理に際しても排出事業者他への情報の開示は先ず不可欠と考えている。最終処分先に中間処理場の名前を書くのではなく（処理が断ち切れとなり責任があいまいとなる）、海外での最終処分先、又は鉄鋼メーカー名を明記すべきが当然と考えます。特に、鉄鋼メーカー名を書くことの意味は、ダイオキシン、製品不良等の問題をクリアにさせる事は勿論の事、且つ、プレス中間処理業者の不正行為の可能性を最小に抑える意味においても、絶対に重要です。（契約書に於いても、E票に於いても処理先を正確に記載すべき）よくよく考えるべき。考え方がおかしい。	企業	412
	ダスト、フロン、エアバックが組み込まれているのに対してタイヤが置き去りになっており、タイヤ処理の問題が最重要ではないかと考える。ダスト、フロン、エアバックは最終過程（使用済み自動車として）発生するが、廃タイヤの発生は日々である。 廃タイヤについては、毎年500万台の廃自動車から発生するタイヤと、また廃車にならなくても走行基準、年12000km走るとして3年で廃タイヤが発生する。 車のライフサイクルが平均10年とすると、1台につき、普通自動車で廃自動車としてなるまでに約3回入れ替を行い、廃タイヤが発生することになる。 1台につき　4本装着として廃自動車となるまでに　4×3＝12本 廃車となった時点で12＋5＝17本　発生する。 年間保有台数に当てはめてみると、どれだけの廃タイヤが発生しているか一目瞭然である。 このことから、廃タイヤに関することを除外した自動車リサイクルシステムは理解できなく、今後の検討課題として廃タイヤに関することを付け加えていただきたい。	団体	413

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	引き取りに関して、「まだ十分に使用できるような車でも使用者が不要になればELVである」と言うのは理解でき、問題はありません。しかし、道端や空き地、置き場などに放置されている「元原付」などを見るにつけ、部品が取り去られ、半解体状態のものもELVとして、引き取り者が快く引き取るでしょうか？と言うことが気になります。 ELVとはどのような程度のものを指すのか基準のようなものが必要ではないでしょうか。 もし「程度の悪いものは引き取り拒否」されるならば、排出者は「引き取り可能な状態に修理し後にだす」という矛盾や、直接、解体業者への持込、一般不燃物として出すなど問題が出そうです。 逆に「程度の悪いものも全て引き取る」の場合も問題が出そうです。つまり、家電製品などと異なって、程度の良い自動車や二輪車のELVには、「おいしい中古部品」がついていますから、引渡し前に「部品抜き取り業者」が現れて、低価値ELVに変身させることだって可能でしょう。これは結果的に「解体業者」の利を横取りすることとなる可能性を持っています。 解体業者が何で利益を得るかを考えました時、特に二輪車で解体業者が育つかどうか気になるところです。その上、リサイクル技術が進んで部品の共通化や解体し易い構造になれば、解体専門業者でなくても、部品外しが容易になり、何かの「商売」が出現ても不思議ではありません。 以上より、引取時の逆有償価格が家電のように一律とするには問題があります。複雑になるのは避けるべきですが、何らかの査定によるELVのクラス分けと、解体業者への補償の仕組みなども考える必要があるように思います。	個人	414
	今回の資料にも「適正処理」という言葉が使用されているが、事実、ELVリサイクルを語るとき、必ずといっていい程登場するが、この言葉の定義をみた記憶がない。車ユーザーから、どのような形にしろ、ELV処理費用を徴収する以上、ユーザーから費用について理解を得るには、このように適正処理をするという証明が必要不可欠であることは言うまでもない。行政の方も、識者の方も、ご自分が一ユーザーとして処理費用2万円と言われたら、何故そんなにと説明を求められるのではないか。	団体	415
	シュレッダーダストを解決すれば問題解決なのでしょうか？ もちろん、大きなウエイトを占めているのは認識しておりますが、別の角度から使用済み自動車の適正処理について検討するべきではないでしょうか。 たとえば、適正処理費をプライス、又はコストだけで判断する世の中の風潮は変えられないのでしょうか？ また、なぜ違法処理をしている業者を罰則しないのですか？（名義貸し等） 初期に登録　認可のハードル基準はできるだけ高く設定するべきだと思います。 そうでなければ違法処理、不法投棄は後を断たず有名無実のジャパンモデルになってしまうと考えます。 「赤信号みんなでわたれば怖くない」この発言は地元の、メーカー系ディーラーの担当者の発言です　何か変だと感じませんか？ ようは、全ての国民の意識改革が必要不可欠と考えます。 新たな自動車リサイクルシステムを通じて今以上の環境を次世代に残せる　これがジャパンモデルではないでしょうか。早急な対応及び実施を望みます。	企業	416
	(1)-①の前段に申し述べたように、「環境に有害な物質を使用済み製品から取り外し、そのうえで安全かつ適正に処理するには、誰がやってもほぼ同等の工数がかかり、また、信頼できる難解な廃棄物処理専門業者の処理費用はほぼ横並びであるので、差がつく方がおかしい位である。現在では、安価な処理費用を提示する廃棄物処理業者ほど怪しむべき時代である。」ゆえ、先ず、不正な業者をELVリサイクルはじめ、関連業界から駆逐するのが第一義である。今は、多少の誤解を恐れずに申し上げるなら、「正直者が馬鹿をみる」業界である。つまり、フロンを抜くといって、フロン回収破壊費用を貰いながら、実際には釜でパイプをカットし、空中放出すれば、小金を儲けることが出来るのである。適正な競争原理云々の前に、「安い分、どこかでズルをしている」業者を当局が取り締まり、駆逐した後に、競争原理導入を考えていただきたい。	団体	417
	費用体系および関係者の役割分担に関する提案、また自動車の製造事業者・輸入事業者は自らの責任下にある製品に由来する材料のみに対して責任を負うとの提案を考慮すれば、制度の在り方が完全に透明であり、自動車の製造事業者・輸入事業者が適切な情報をいつでも入手できることが重要である。また、結論がまだ出されていない問題の協議においては、製造事業者・輸入事業者も同等な立場で関与できることが必要であろう。	その他	418
	いろいろな規制は当然必要ですが、その規制が正常に運用され稼動しているか検証が出来るシステムも合わせて構築する必要があるのではないでしょうか。	団体	419
	メーカーに加え、バッテリーやタイヤ業者にも検討のうえ責任分担を明確にすべきである。	個人	420
	メーカー処理責任が「解体業者の指名」を招き、解体業界全体が2極化するのではないか。	個人	421
	本報告で新たな自動車のリサイクルシステムについて ・自動車製造事業者等ASR等の回収処理リサイクルシステムの構築と運営と必要費用を料金として自動車ユーザーに求める ・使用済自動車の引取りを行う者とリサイクルを実施する者に関する制度上の位置付け創設 を中心とした提言は基本的なものであって、この取組の方向を前提とした引続き検討が必要となる事項については我々事業者に取って重要な事項を多く含んでおり、今後も検討事項にしぼって広く意見を求めてもらいたい。	企業	422
	検討事項の追加としては ①使用済自動車のリサイクル事業を行う土地の位置の決定について関係省庁との調整 ②使用済自動車の有害物質（プラスチックの難燃剤、鉛等）及び爆発危険物（ガソリン、プロパンガス等）、廃液処理料金の算出	企業	423
	その他の項目についても継続的な検討が必要であり、特に次の点の検討が重要ではないかと思われる。 ・引取者、再資源化事業者の登録制度の枠組みのあり方、現行法制度との調整 ・ASRリサイクル事業の実施環境の整備・・・受入先の拡大、引取条件 ・費用徴収方法及び料金算定方法の確立	企業	424
	現状のリサイクルシステムに携わっている事業者には過激的な提案になるかも知れないが、当面は運用面でカバーして、解体業者同士の提携・合弁とメーカとの連携を推進して、体質の強化を図り動脈と同等の静脈産業に短期で育て、市況変動に左右されず、継続的に機能するリサイクルシステムの「ジャパン・モデル」を実施して欲しい。	個人	425
	解体業者・シュレッダー業者だけが良いとこ取りになっている気がする。 また、中古車業界でオプションや改良を施した場合もあるのに、製造業者への負担が大き過ぎるのではないか。 結局、製造業者負担というのは、ユーザー負担となる。 もっと、事業者間に不公平感のないような、リサイクル水準・定義にすべきである。	個人	426

パブリックコメント提出意見　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
4. 今後検討すべき課題	・メーカーにダストの処理を義務づけたが、具体的にどうするのかシュレッダ業者は明日の処分先がなくて困っている。2004年まで待てないのが現状 ・誰が再資源化事業者を、どのような基準で選ぶのか ・リサイクル率、リサイクル料金の算出方法は ・フロン、エアバックは回収数量が簡単に分かるが、シュレッダーダストはどのように算出するのか ・国及び自治体への登録基準とは何か ・廃車の輸出はどのように取扱うのか ・リサイクル率は無償もしくは有償で引き渡した物だけをカウントするのか	企業	427
	法制化によって、すべてのELVが法の枠組みで取り扱う事にはならない。 法制化に踏み切った趣旨は、不法投棄や汚染物質の回収であると思う。有価で流通されるELVをどの様に管理するかも検討しなければならない。発生の7割前後はリサイクル資源に利用されゴミではない。事前選別を怠ることによって資源が廃棄物となり、処分場をひっ迫させている。事前選別はELVの問われている課題を解決するのみならず、資源の流通システムによって【政府が掲げる、資源循環型社会の構築に貢献する。】世は、ELVに関する取り組みを忠実（責務）に実効するかである。	団体	428
	以上の4項目に対して、自動車解体事業者として取り組みを強化することは、事業継続のための布石であると思うが、（EU指令）を例にすると、処理費は最終ユーザーが負担、これが2007年からは、すべてメーカーによる無料回収になる。今回の日本のＷＧ案と同様である。 ここで、大きな課題は、メーカー指導による一元化処理システムである。 トヨタは、全国規模で年間1万台を処理出来る事業所を200社模索して200万台（他メーカーを含む）の処理体制を構築するために着々と進められている。年間1万台規模の処理能力を構築するのは零細企業には望められない。 せめて、パートナーとして指名を受けるには集団化事業しかない。地域に密着した組合活動も将来的には必要がなくなることを懸念する。	団体	429
	車台番号を放置する時に消す者が居るので新しい車には二ヶ所かくし車台番号を打つ事とする。	企業	430
	検討事項はASRマテリアルリサイクル事業・ASRサーマルリサイクル事業の位置付けと今後全国に適正配置が何時頃になるのか等又、手分解による自動車リサイクル等の位置付け、登録要件のパブリックコメント等、様々な実態を把握するため時間をかけて検討すべきと考えます。	企業	431
	今後、使用済み自動車のリサイクルが自発的に行われるようなインセンティブの追加をして欲しい	個人	432

分類	意見内容	区分	意見番号
5. その他	先般、西日本オートリサイクル㈱を見学して、その先進的なプロセスと環境・リサイクルへの取組に感銘を受けました。また、解体技術についても勉強になりました。まるでクジラが解体されているようなイメージでした。クジラは捨てるところがなく全て有効活用ができるといいますが廃自動車についても近い将来同様なことが可能になるのだなと実感いたしました。 採算性については良くないようですが、これから先法の整備等周辺環境が整えば、追い風になるのではないでしょうか？それまで、厳しい経営状態のなかでもがんばっていただき、廃自動車リサイクル事業の申し子となるよう期待いたします。 特に有意義なプロセスになればなるほど、費用がかかることを良しとしない今回の方案に矛盾を感じます。	個人	1
	真の意味で地球にやさしい取り組みをしている会社なり人々を、国の法制度でより鼓舞することが、真の「ジャパン・モデル」の確立につながるものと信じます。欧州Directiveを凌駕するガイドラインを策定されることを一国民として希望しています。	個人	2
	【廃棄物処理法について】 廃棄物処理法第3条では、事業者は、自ら製造、加工、販売する製品について、適正に処理されるよう努めることとなっているが、 現実として、国内の自動車メーカー、販売店及び関連企業は、どの程度努力しているのか。例えば、フロン回収装置をほんの一部に貸し出して「努力しています。」と言えるか。疑問に思う。	不明	3
	自動車のリサイクルを考える場合、同時にその排気ガスや基本性能の保全などが重要なテーマになります。私は、ケニヤのナイロビ、ネパールのカトマンズなど、自然が観光資源になっている土地に出かけることが多く同時に多くの友人達も住んでいますが、古い日本の車が野放し状態で、それぞれが盆地ということもあって、マスクをしないとすぐに鼻の穴が排気ガスで真っ黒になる状況です。 自動車のリサイクルを考える前に、このような状況を放置してきたことが将来、メキシコのメキシコシティで起こった米国車の拒否運動を起こした二の舞になり、社会問題化し、日本経済を発展途上国が袋叩きにすることになりかねません。早く手を打たないと、大変なことになります。各日本の自動車メーカーが一致協力して、発展途上国に流出した日本の中古車に対する対処が必要でしょう。中には密輸同然で流出した自動車も多いことでしょう。このような自動車には責任がとれないとメーカーはいうかもしれませんが、それらの車も明確に日本車と判ります。 社会問題化する前に対処をしておくことが危機管理だと思うのですが、いかがでしょうか？	個人	4
	当社も環境関連事業に従事して、リサイクルへの関心はかなり高いと思っています.特に車にはかなりの興味を持って「西日本オートリサイクル」を見学いたしました。プロセスはかなりのものだと痛感したが、事業性に問題があると聞き疑問を感じていました。今回の法律が追い風になると、教えられましたが、実際の法案を見たとき唖然としました。この法律がそのまま施行されると、ますます事業性が悪化するように思えます。極限までのリサイクルが死滅してしまうような、危機感を覚えました。 せめて、市民・国民に認められているシステムが、事業性でも評価される法案にしていただきたいと思います。	個人	5
	正直者が馬鹿を見ないよう、国益を損なわないよう、また適正業者が悪貨を駆逐するようWG各メンバー殿には机上の空論及び一部の都合のいい論理に偏らぬよう環境行政を正しい方向に導けるよう討議していただくことを強く要望いたします。	企業	6
	この「パブリックコメント」募集のやりかた自体に少々疑問がございますのでコメントします。この「パブリックコメント」によってどれだけ法案に影響があるかは存じませんが、このような狭い門戸では、限られた人の偏った意見が集まってしまう恐れがあるのではないでしょうか。 善良な大多数の市民はこの「パブリックコメント」募集があることさえ気付いていないでしょう。宣伝がほとんどされていないからです。しかも募集期間が短すぎます。そしてインターネットを駆使している一部の人々のうち、特殊な部類の「コメント好き」の人がこういったコメントをしがちだからです。 逆に言うと「サイレントマジョリティー（物言わぬ多数派）」の意見反映ができないわけです。 私の取り越し苦労なら良いのですが、それを考慮せず少数派意見だけを見て「大衆の意見を盛込んだ」ということにせずあせらずに法案を策定していただき、真に適切なリサイクルが行われることを祈っております。	個人	7
	今年2月にドイツ，オランダ，デンマーク，スウェーデンを調査して参りまして，上記のような方式を採用すべきと思いコメントします。 （ドイツ） ・ドイツは1998年4月以降の車両がまだ廃車となっていませんので，廃車政令があっても，機能していません（98年4月以降の車両が12年経過前ならばメーカーが無償引き取り）。従って，リサイクル費用を徴収するならば，今徴収した費用を今廃車になっている車に充てるべきです。 ・基金の積立ては，税制面などで面倒がおこります。ドイツでは，無償回収のために費用を積み立てているかとの質問に対して，日本の国税庁に相当する役所より，起亜や日産は積立しても良いという判断が出ているけれども，BMWは積立できない（内部留保金に課税する）という回答です。つまり，BMWは12年経過しても有価物であると評価されているわけです。長期に基金を積み立てることは難しいと思います。 （オランダ） ・ARNは新車から費用を徴収して，今廃車になっている車のリサイクルに費用を充てています。 ・ドイツの自動車業界から費用がかかりすぎる，悪平等であるなどという批判がありながら，世界で唯一リサイクルシステムが動いている国ではないかと考えます。 ・1995年スタート時は徴収金額が250ギルダーでしたが，3年毎に見直しを行い，1998年から150ギルダー，2001年から100ギルダーに値下げしています。年間に50?60万台販売されてARNと契約している解体事業者が処理する自動車は，24?28万台で推移していますので，費用が余ってきていることになります。毎年約50万台が廃車となりますが，中古輸出が多いこととARNと契約していない解体事業者（主に高年式の事故車から部品をとって販売している）がオランダ国内解体台数の10％を占めています。 （今年2月の出張時の為替レートは1ギルダーは約52円でした。） ・オランダが巧くいっているのは，解体事業者が抹消登録手続きを行うことができること，モニタリンスシステムがしっかりしていることであると考えます。勿論，ARNもしっかりしていることにもよります。比較的人口が少ない国であることも巧くいっている理由ではないかと思います。	個人	8

パブリックコメント提出意見　　　　　　　　　　別紙

分類	意見内容	区分	意見番号
5. その他	(デンマーク) ・デンマークは，昨年7月から自動車強制保険に90クローネのリサイクル費用（1デンマーククローネは約16．5円でした）を上乗せして徴収し，今廃車になっている自動車に充当しています。 ・費用の徴収は保険会社のボランティアであり，手数料は取っていないそうです。 ・これはユニークな方法であり，リサイクルの費用負担が均等になるというメリットがありますけれど，悪平等という批判がありそうです。 (スウェーデン) ・スウェーデンは，700クローネ（1スウェーデンクローネは約12．3円でした）聴取して廃車ユーザーに500クローネ還付する政府管掌のシステムと生産者責任方式でリサイクル費用をメーカー，インポーターが新車ユーザーから徴収して積み立て，費用を徴収した車自体のリサイクルに充当するシステムが1998年1月からスタートし，新車ユーザーは二重の負担となっています。 ・現在までのところ，リサイクル費用を準備した自動車が廃車となっておりませんので，生産者責任制のリサイクルシステムは機能していません。 ・しかしながら，2001年7月より，今廃車になっている車に充当する方式に改めるということになっています。費用が回り始めるとリサイクルが順調に進むことになると思われます。		
	⑥ 当工業会内に特別委員会を編成 産業構造審議会の最終審議事項に対応する検討機関として、当工業会内に会長直轄の特別委員会を編成した。全国の主だったシュレッダー事業者12社プラス商社1社で構成する。製造事業者とシュレッダー事業者の考え方のすりあわせと、より実際的な運用を目的として自工会幹部（出来れば渡辺委員長が参加）、事務局（自動車課）と当工業会特別委員会とが意見を交換する場がほしい。	団体	9
	ASRについては、かなりの分別を経たものであっても銅線、アルミ粒、はんだなどの金属、ガラス等が混じっているのが実情です。 ASRは埋立て処分量の極小化のために硬く締め固められているため、それ以上の分別処理が極めて困難です。 弊社では特殊な熱分解によりASRを処理し、有機物をガス化、炭化する技術を開発しました。ガス化成分はエネルギーとしてリサイクルします。 処理後のASRは粉末カーボン状なので、銅線等の回収も容易です。さらに弊社では重金属類を蒸発回収する技術により、ASR中の鉛、亜鉛等を分離除去することがもきます。	企業	10
	上記意見について「意見陳述」の機会を与えていただきたい。 非公開のワーキンググループでの討議や自動車課内部における討議の場でも結構ですので我々の意見についての説明の機会を与えていただければ幸いです。	団体	11
	昭和30年～50年頃までは、ご承知のように自動車は高価で、本当に必要とする人に限って利用されていました。当時、使用済み自動車のダストはシートのスポンジぐらいでした。他の部品は再利用しようとすれば無理なくすることができました。 2. 近年は平均、一軒に3台所有する時代となりました。本当に必要なのか考えさせられるところですが、使用が充分可能な自動車を解体していることから、常に「無駄」を感じています。特に、修理するより乗り換える方が安価であることから売れる部品が限られ、使用済み自動車のダストの増加に対して再利用される部品が極端に少なくなってきています。	個人	12
	企業化が可能であれば規模の大きな組織が、総てを処理出来るようになるであろうし、多くの現在の処理業者は下請け事業となるように移行するであろう。そうなるまで、どのように業界を育成するか課題であろう。 むしろ役所としては、期待する団体に与える権益とそれを監督する方法を固めることであろう。	個人	13
	環境問題は今後大きな問題である。大企業が収益が確実と思う事業に投資したいと思いながら、踏み切れない時代である。 魅力ある味付けをして、複数の大規模事業体の出現を求めるのも大事なことではないか。業界団体と時間をかけて尤もらしい会議に時間をかけても落ちる所は想像がつく。一定の収益があり事業として継続出来なければ、解体事業は消滅するだろう。	個人	14
	家電のリサイクル推進単位は市町村とのことだが、自動車は県単位がよいと思う。北海道は現在でもフロンの破壊は2ヶ所に限られているし、自動車は足があるからことが面倒になると遠く県境を越えて投棄する心配もあろう。	個人	15
	県が処理業者の認定とその監督機関で、リサイクル券による支出も県税事務所へ申請して支払われる方法が一貫性があって宜しいと思う。 従来のように直ぐ業界団体みたいな機関を作って、天下りの責任者を据えて、それに運営を任せるという見え見えの手法を用いても、業界内部の力関係で特定の某自工会メンバーに影響されるというお極まりの運営になりかねないと思う。従来は中央省庁が業界の中央団体に声をかけて、それらしい中央団体を作ってそれで終わりみたいなケリは付けないで欲しい。役に立たない中央団体とそれに派生した地方の出先が出来ても、死に体みたいな団体もある。	個人	16
	「フロン」と「自動車リサイクル法」の関係が分からない。政党がナマって居るのか、行政がマゴついてるのかは判然としないが、こんな状態では業界団体が動かない方がよい。下手に動くと下々はナメラレると云う封建時代の構図になる。中央省庁と業界の中央団体がウゴメキ出しても、それはそれと見過ごすことも末端では必要だと思う。	個人	17
	中央省庁は地方行政庁との連携を深めて、キチンとした対応が必要であろう。我々が地方行政庁に質問しても、バラバラな感じがするのは地方行政庁が重要な役割分担をまかされて居ない気がする。中央の一人走りがそうさせるのではないか。 末端の事業者に認可と監督の権限を持つ部署に、キチンとメリハリを持たせることが大切と思う。	個人	18
	10年前の廃車問題に関する日刊自動車新聞91.1.19と21の記事がある。この時と今とどれ程社会の対応が変化して居るのか見ると、殆んど変化して居ないのではないかと思われる。 一昨年99.1.7の日刊自動車新聞のタイヤに関するマニフェストに期待する記事もある。よく事情を知らないがタイヤは目下大丈夫なのですか。	個人	19
	P2の新規登録用謄本はメーカーにより異なろうが、下取りして新車販売の促進策として傘下のディーラーから1枚幾らで買い取る政策があった。したがって新車ディーラーから謄本付で解体事業者に排出される固体が少ないと聞く。力関係でそのようになって居るのだろう。	個人	20

分類	意見内容	区分	意見番号
5. その他	私の関心事としては 費用が誰が払うのか」と 廃車はどこに持って行けば良いのか」です。 家電のリサイクル法」が今年の4月から施行され、有料になり、販売店まで持って行かなくてはなりませんが、車も同じですか？その時はいくらかかかるのでしょうか。 車も 販売店」さんへ持って行けば良いのでしょうか。買い換える場合はそれで良いのですが、買い換えがない場合はどこか指定されたところがあるのでしょうか？ 近くに車が放置されているところがありますが、自分の使っていた車が、あのようになるかと思うと、心が痛みます。	個人	21
	我社は廃タイヤを使ってタフバリア 衝撃吸収防護体)を製造しています。 詳しくはビデオを見て下さい。	企業	22
	我々リサイクル関係業者が永年待ち望んだ 『メーカー責任の明確化ならびに応分の負担』が盛り込まれることになった今回の 新たなるリサイクルシステムの構築に向けた基本的考え方 案)』作成に関し、これまでの委員各位のご努力に敬意と感謝を表すると同時に、これがこの後更に、確実、現実、のものとして日の目を見るよう、委員各位のご努力継続を強くお願い申し上げるものであります。	企業	23
	＜1＞ 家電リサイクル法」のデメリットをよく検討していただきたい。 メーカーに押し切られる形で成立した 家電リサイクル法」が、いかに機能しずらいか、副次的デメリットを発生させるかをこれからよく見ていただきたい。 ＜2＞自動車リサイクル法は、リサイクル費用を徴収し、その費用を利用することによって不法投棄や最終埋立処分量の極小化を第一の目的に考えられているような節がみられるが、根本にあるのは、資源有効活用による地球環境の保全であることを忘れてはならない。 我々の子孫がこの地球で環境の恵沢と享受が可能かどうかにも関わってくる。 したがって、決して 国」や メーカー」の都合だけで制度が決められないようにしていただきたい。 ＜3＞ リサイクル費用」を支払うのは自動車ユーザーであることも忘れないで頂きたい。＜2＞にも関連するが、徴収方法や管理方法、活用範囲などを決定する際には、 自動車ユーザー」第一で検討すべきである。	個人	24
	解体専業者97社へアンケート調査、うち回答52社) 設問－1 メーカにフロン、エアバッグ、ダストの処理責任を負わせることにより 有償取引を回復する」としていますが、これについてどのようにお考えですか。 a 解体事業者が中古部品のおいしいところだけをとって残りをメーカに押しつけることになるが、そんなことをメーカが許すはずがない。 b メーカが自ら使用済み自動車を回収することになるのでむしろ我々は追いだされることになりはしないか。 c その他 結果 a:21 b:31 c:6 設問－2 適正な競争原理が動く仕組み」としていますが、これについてどのようにお考えですか。 a 適正処理費用はだれがやっても同じなのだから競争原理をリサイクルの仕組みの中に持ち込むこと自体がおかしい。 b 適正処理費用は固定化し、その上でサービスによる差別化とかそういう競争原理であるべき c フロン、エアバッグ、ダストについては費用補填をしてもらえるとのことだが、その他の処理費用 廃油、廃液、バッテリー、タイヤなど)はどのように補填してもらえるのか。 d その他 結果 a:11 b:18 c:28 d:2 設問－3 関係者を①自動車メーカ、輸入事業者②引取者③再資源化事業者④自動車ユーザの4つにわけていますが、これについてどのようにお考えですか。 a 我々は現実に引取もやっているし、輸出もやっている、これについては認定してもらえるのか。 b 中古部品の使用促進をはかるための女性を我々に与える仕組みがほしい。 c その他 結果 a:35 b:12 c:4 設問－4 自動車解体事業者の役割の中で 公的認定基準」を創設するとしていますが、それはどのようなものだと考えますか。 a 積み替え保管を含む収集運搬の許可 b 収集運搬のみ c 中間処理の許可 d 中古部品の取扱い比率を定める e 中古部品の輸出比率を定める f 自動車整備士のような国家資格 g ゆるやかな講習制度 収集運搬の講習のようなもの) h その他 結果 a:32 b:1 c:6 d:4 e:0 f:4 g:15 h:1 設問－5 そうじて今回の中間報告案についてどのような考えをもたれましたか。 a メーカ主導のリサイクルシステムになる b メーカは自社ブランドが確認できる段階で使用済み自動車を引き揚げ自らシュレッディングすると思う。そうすれば既存のシュレッダー事業者は要らなくなる。 c メーカが自ら解体し中古部品をやると思う。 d その他 結果 a:29 b:4 c:18 d:5	団体	25

分類	意見内容	区分	意見番号
5. その他	（会員企業へのアンケート調査結果） Q1. 適正処理の費用は、メーカーがユーザーから徴収することになりましたが、その方法は資料中のA方式からF方式の中でどれが適当と思われますか。 A 6 B 2 C 2 D 6 E 10 F 11 その理由は 公平性が重要、不法投棄の罰則を厳しく。（D） メーカーが半分持つべき。（D） 新車から徴収が取りやすい。（F）——2 ヨーロッパの例がある。（F） 不公平、不法投棄が生じにくい。（B） 既販車の徴収はリサイクル券で。 価格変動に即応できる。（D）——3 自らのものは自らが責任。（A）——2 新車既販車を問わずチケット制。（E） 不法投棄がなくなる。（C） 適正な処理料を徴収でき、しかも徴収しやすい。（F） 使用済み自動車の排出者は経済的弱者が多い。（F） 車検時に徴収。（E） 新車価格上乗せ方式（C） 新車、既販車とも購入時に徴収（E） 償却年数切れ時点で徴収（E） 累進課税と同様の考え、環境問題は社会問題であり経済力のある人たちが負担することによって徴収の容易性、確実性が図れる。（F） Q2. 骨子案では、フロン、エアバッグ、シュレッダーダストについてユーザーに費用負担させることにより、使用済み自動車の逆有償取引が解消すると見ているようです。これについて意見がありますか。 フロン回収に補助金を。 フロン、エアバッグ、シュレッダーダストだけでなく車両処理費も含むべき。 骨子案では逆有償が解消しない。——7 メーカー自身が若干の費用負担をすべき。 メーカーがリユースパーツの買取をすべき。 ユーザーにシュレッダーダストの問題を理解してもらえない。 シュレッダーダストの処分費をユーザー負担にするのは問題。 一律価格では解消しない。 解体業者が健全経営できる保証を。 廃油、廃液、廃タイヤの費用も考慮すべき。——3 メーカーの管理の元で、解体業者に費用がきちっと回るか疑問、国がやるべきでは。 シュレッダーダスト費用も含めて解体事業者に支払い、シュレッダー業者へは解体業者から支払い。——2 おおむね骨子案で問題ない。——4 ユーザーだけに負担させるのはどうか、メーカーも応分の負担をすべき。 骨子案だけでは不充分、管理システムの合理化、中古部品市場の育成等側面支援が必要。 フロン、エアバッグはメーカーがつけたものだからメーカーが負担すべき。 Q3. 解体業者の登録条件をどのように定めるべきだとお考えですか。 当初施設基準で、5～7年後に性能基準。 性能基準が重要。——16 モラルの確立。 フロン回収機を設備基準に含むべき。 ニブラー作業等危険作業に対する規制強化。 適正処理を確認する立ち入り検査を行う。 市町村単位の監督体制を。野積み等不適正処理業者は営業停止、罰金。 設備基準で良い。——10 設備基準で良いが弾力的な運用を。 解体業者専用の設備基準を。——2 性能基準を定め、事業場のチェックを徹底させる。 零細業者にもチャンスがある基準設定を望む。	団体	26

分類	意見内容	区分	意見番号
5. その他	Q4. 解体業者の適正処理を確認し、正直者がバカを見ない方法としてどんな方法がありますか。 地域の業者組織を活用する。調整区域での許可。 不法投棄の罰則を厳しく。 不適正処理業者の取り締まりをする。摘発者の公表。――2 ユーザーに対する啓蒙活動。 同業者同士のチェック体制を。 現場チェックを確実にし、適正処理のできる業者を選定。――4 生かさず殺さず状態の解体業界を現状から脱却させる。 マニフェスト管理をきちんとやる。――2 適正処理業者以外の処理を認めない。――2 マニフェスト方式より報告方式がベター。 費用がきちっと回る方式を。 アイテム毎の数量把握をしっかりやり、出来高に応じた費用支払いを。 廃車の流通経路から新車販売店を外してほしい。(販売店に搾取されている) 販売店が費用徴収に協力的でない。(特にトヨタ系) 抹消登録とマニフェストのリンク。排出者が処分内容を把握できるシステムを。 査察機関を設け監督をする。 Q5. 適正処理のための費用は、具体的にいくらが適当だと思いますか。 フロン　　エアバッグ (千円／台) (件)　　(千円／個) (件) 5. ――6　　10. ― (左右？) 2 3. ――17　　6. ―― (左右？) 1 2. ――3　　5. ―― (左右？) 11 7. ――1　　4. ――2 1. ――2　　3. ――9 4. 5―1　　2. ――2 3. 5―1　　1. 5―2 2. 5―2　　8. ――1 2. 3―1　　9. ――1 3. 5―1 3. 0 (左右) ― 1 1. ――1 処理費 (円／台) (件) 10. ――4　　廃油、LLC　2. ――2 15. ――1　　廃油、廃液、廃タイヤ　5. ― 12. ――1　　ガラ　2. ― 7. 5―1　　ガラ　20. ― 7. ――1　　シャシ　2. ― 5. ――1　　その他　2. ― 4. ――1　　LLC　1. ― 3. ――1　　廃油　0. 2／litter シュレッダーダスト　5. ―		
	(PFI方式による地域共生型自動車解体工場の普及に関する提言を提出)	団体	27
	先述②の千葉県の新興解体業者を再度例に引くと、千葉県から収集運搬業(積替え保管含む)又は中間処理業いずれか、加えて、首都圏の一都三県の収集運搬業の許可を全く取得しないうちに、「うちは無料(⇐廃掃法上は廃棄物扱い)でやります。何せ、親会社の君津製鉄所に、構内車両として貸せますから。」と営業し、わずか数ヶ月で月間1千台以上のELV回収を実現した会社がある。この会社をみると、次の如く違法行為を犯している。 a) 収集運搬業許可(積み地)未取得地域からのELV回収。 b) 千葉県から収集運搬業(積替え保管含む)(降し地)又は中間処理業いずれも未取得のまま、廃棄物(⇐無料回収)としてELV回収。 c) 産業廃棄物未取得輸送会社(複数)に、廃棄物扱いのELV回収を委託 d) マニフェストに虚偽記載 →無料回収(⇐産業廃棄物扱い)した車をリースに使用しながら、回収から3ヶ月以内に処理したと報告。 これだけ違法行為を犯した会社を放置しておいてよいのか、甚だ疑問である。	団体	28